BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

CANADA. PARLEMENT.
J CHAMBRE DES COMMUNES.
103 COMITE PERMANENT DES
H72 TRANSPORTS ET COMMUNI-
1966/67 CATIONS, 1966/67.
T7 Procès-verbaux et
A1 témoignages.
v. 1

DATE | NAME - NOM

Canada. Parlement. Chambre des Communes. Comité permanent des transports et communications, 1966/67.

J
103
H72
1966/67
T7
A1
V.1

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

LIBRARY OF PARLIAMENT
CANADA
APR 20 1966
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

SÉANCES DU JEUDI 17 FÉVRIER 1966
ET DU JEUDI 3 MARS 1966 (a.m.)

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien

TÉMOINS:

Du *Pacifique-Canadien:* MM. N. R. Crump, président et agent exécutif en chef, I. D. Sinclair, vice-président et membre du conseil d'administration et du Comité exécutif.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
23609—1

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. Gustave Blouin

et MM.

Andras	Honey	Rapp
Bell (*Saint-Jean-Albert*)	Lessard	[3]Régimbal
Blouin	Macaluso	Rideout (Mme)
Byrne	[4]MacEwan	Rock
Cantelon	[2]McIntosh	Sherman
Carter	Olson	Southam
Deachman	Orlikow	Tolmie
Duquet	[5]Ormiston	[1]Tucker—25.
Fawcett	Pascoe	

[1]M. Reid a remplacé M. Tucker le 8 février 1966.

[2]M. Ballard a remplacé M. McIntosh le 18 février 1966.

[3]M. Horner (*Acadia*) a remplacé M. Régimbal le 22 février 1966.

[4]M. McIntosh a remplacé M. MacEwan le 2 mars 1966.

[5]M. Ormiston a remplacé M. Ballard le 2 mars 1966.

ORDRES DE RENVOI

Le LUNDI 7 février 1966

Il est résolu,—Que le Comité permanent des transports et des communications se compose des députés dont les noms suivent:

Andras	Honey	Rapp
Bell (*Saint-Jean-Albert*)	Lessard	Régimbal
Blouin	Macaluso	Rideout (Mme)
Byrne	MacEwan	Rock
Cantelon	McIntosh	Sherman
Carter	Olson	Southam
Deachman	Orlikow	Tolmie
Duquet	Pascoe	Tucker—25
Fawcett		

Il est ordonné,—Que nonobstant les dispositions de l'article 65 du Règlement, ledit Comité comprenne 25 membres.

Attesté.

Le MARDI 8 février 1966

Il est ordonné,—Que la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien pour répondre à la demande réelle du public pour ce service, et des effets de ce programme et de ces projets, soit déférée au comité permanent des transports et des communications pour qu'il l'étudie et en fasse rapport.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Reid soit substitué à celui de M. Tucker sur la liste des membres du Comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le VENDREDI 18 février 1966

Il est ordonné,—Que le nom de M. Ballard soit substitué à celui de M. McIntosh sur la liste des membres du Comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le MARDI 22 février 1966

Il est ordonné,—Que le nom de M. Horner (*Acadia*) soit substitué à celui de M. Régimbal sur la liste des membres du Comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le MERCREDI 2 mars 1966

Il est ordonné,—Que les noms de MM. McIntosh et Ormiston soient substitués à ceux de MM. MacEwan et Ballard sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Le Comité recommande qu'il soit autorisé à se réunir pendant les séances de la Chambre.

Respectueusement soumis,

Le président,
JOSEPH MACALUSO.

(Adopté le jeudi 3 mars 1966. Ladite permission s'appliquera seulement à cette journée, jeudi 3 mars, et au vendredi 4 mars 1966)

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 17 février 1966
(1)

Le Comité permanent des transports et communications se réunit ce matin à 10 heures en vue de s'organiser.

Membres présents: Mme Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Blouin, Byrne, Cantelon, Carter, Deachman, Duquet, Fawcett, Lessard, Macaluso, McIntosh, Olson, Pascoe, Rapp, Reid, Rock, Southam, Tolmie—(20).

Aussi présents: MM. Horner (*Acadia*) et Clancy.

Le secrétaire du Comité préside à l'élection du président.

M. Lessard, appuyé par M. Rock, propose M. Macaluso comme président du Comité.

Sur ce, M. Andras, appuyé par M. Rock, propose que les présentations soient closes.

Comme il n'y a pas d'autres propositions, on déclare M. Macaluso dûment élu président de ce Comité.

Le président remercie le Comité de l'honneur qui lui est fait.

M. Reid, appuyé par M. Duquet, propose M. Blouin comme vice-président du Comité.

Sur ce, M. Andras, appuyé par M. Tolmie, propose que les présentations soient closes.

On déclare M. Blouin dûment élu vice-président du Comité.

Sur la proposition de M. Deachman, appuyé par M. Bell,

On décide qu'un sous-comité, formé du président, du vice-président et de trois autres membres nommés par le président après les consultations usuelles avec les whips des différents partis, soit constitué.

Sur la proposition de M. Olson, appuyé par M. Pascoe,

On décide que le Comité fera imprimer 1500 exemplaires en anglais et 1000 exemplaires en français de ses procès-vebaux et témoignages.

Sur la proposition de M. Andras, appuyé par M. Southam,

On décide que le Comité demandera la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Le président lit alors l'ordre de renvoi.

A 10h.35, M. Lessard, appuyé par M. Reid, propose alors que le Comité s'ajourne jusqu'à la convocation du président.

Le JEUDI 3 mars 1966.
(2)

Le Comité permanent des transports et communications se réunit ce matin à 9h.38 pour déterminer si le présent programme et les projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes de chemin de fer du Pacifique-Canadien sont suffisants.

Le vice-président, M. Blouin, ouvre la séance et un peu après, M. Macaluso préside.

Membres présents: Mme Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Blouin, Byrne, Cantelon, Carter, Deachman, Duquet, Fawcett, Honey, Horner (*Acadia*), Lessard, Macaluso, McIntosh, Olson, Orlikow, Ormiston, Pascoe, Rapp, Rock, Sherman, Southam, Tolmie (24).

Aussi présents: L'honorable John Turner, ministre sans portefeuille, MM. Knowles, Pugh et Stefanson.

Aussi présents: MM. N. R. Crump, président et agent exécutif en chef du Pacifique-Canadien, I. D. Sinclair, vice-président et membre du conseil d'administration et du Comité exécutif du Pacifique-Canadien.

Le vice-président, M. Blouin, présente MM. Crump et Sinclair.

Le secrétaire du Comité lit l'ordre de renvoi.

M. Cantelon, appuyé par M. Horner (*Acadia*), propose alors: Que, malgré la proposition adoptée à la réunion d'organisation de ce Comité, le sous-comité de l'Ordre du Jour et de la Procédure comprenne le président, le vice-président et cinq autres membres nommés par le président, après les consultations usuelles avec les whips des différents partis. Cette proposition est unanimement remise à plus tard.

M. Crump est alors invité à faire une déclaration. Sur ce, sur la proposition de M. Byrne, appuyé par M. Southam,

On décide unanimement: Que l'exposé présenté à ce Comité par la compagnie du Pacifique-Candien soit imprimé en annexe au procès-verbal et aux témoignages de ce matin. (Voir appendice A).

M. Sinclair est à son tour invité à faire une déclaration mais il est interrompu par un court arrêt de 11h.12 à 11h.32, heure à la quelle le Comité se réunit de nouveau et demande au témoin de continuer son exposé avant qu'on ne le questionne.

La proposition qui avait auparavant été remise à plus tard est adoptée unanimement après que le président du Comité eut expliqué que les changements dans la composition du sous-comité signifiaient que le sous-comité serait formé du président, du vice-président, d'un membre du parti Libéral, de deux membres du parti Conservateur Progressiste d'un membre du N.P.D. et d'un membre du Crédit Social.

Le Comité décide aussi unanimement de se réunir de nouveau à 3h.30 et à 8 heures aujourd'hui à condition que la Chambre lui accorde la permission de le faire.

L'interrogatoire des témoins se poursuit et à 1 heure, aujourd'hui, le Comité s'ajourne jusqu'à 3h.30 à condition que la Chambre soit d'accord.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

Le JEUDI 3 mars 1966.

• (9. 40 a.m.)

Le VICE-PRÉSIDENT: Avant de commencer nos débats ce matin, j'aimerais vous présenter nos témoins d'aujourd'hui. A ma droite, M. N. R. Crump, président et agent exécutif en chef du Pacifique-Canadien; M. I. D. Sinclair, C.R., vice-président et membre du conseil d'administration et membre du sous-comité exécutif du Pacifique-Canadien; M. R. A. Emerson, président et agent en chef des opérations du Pacifique-Canadien. J'invite maintenant le secrétaire du Comité à lire l'ordre de renvoi.

Le SECRÉTAIRE: Mardi 8 février 1966.

Il est ordonné que «La question de savoir si le programme actuel et les projets futurs du service des passagers du Pacifique-Canadien pour satisfaire à la demande réelle du public pour ce service et les effets de ce programme et de ces projets, soit renvoyée au Comité permanent des transports et communications pour étude et rapport».

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vais demander au Comité de faire une proposition au sujet d'un sous-comité de 7 membres au lieu de 5. Y a-t-il quelqu'un pour faire cette proposition? Cette proposition se lit comme suit:

«Que, malgré la proposition adoptée à la réunion d'organisation de ce Comité, le sous-comité de l'Ordre du Jour et de la Procédure comprenne le président, le vice-président et 5 autres membres nommés par le président, après les consultations usuelles avec les whips des différents partis.»

M. DEACHMAN: Monsieur le président, avant que cette proposition ne soit mise de l'avant, je crois comprendre que le président du Comité, M. Macaluso, sera en mesure d'assister à la réunion un peu plus tard. Comme il a présidé à la formation de ce sous-comité, cette question ne pourrait-elle pas être remise à plus tard ce matin alors qu'il nous expliquera la raison de l'augmentation du nombre des membres de ce sous-comité?

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce que le Comité est d'accord?

Un honorable DÉPUTÉ: Monsieur le président, j'aimerais suggérer que cette proposition soit faite.

M. CANTELON: Je doute que le Comité soit d'accord.

M. MCINTOSH: Monsieur le président, avant de voter sur cette proposition, j'aimerais avoir une explication de l'augmentation de 5 à 7. Il doit y avoir une raison quelconque que l'on ne nous a pas donnée.

M. DEACHMAN: A mon avis, c'est là une demande raisonnable, monsieur le président. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de nous hâter alors qu'on nous a assurés que le président sera ici plus tard et qu'il nous donnera une explication. Cette question pourrait donc être réglée ce matin.

Le VICE-PRÉSIDENT: En fait, j'aurais dû dire cela dès le début. J'ai communiqué avec le président hier soir. Il était censé être ici tôt ce matin; je ne sais pas où il est maintenant.

M. BYRNE: On m'apprend qu'il est en route maintenant. Il a été malade pendant quelques jours. Il n'était pas bien, mais il sera ici dans quelques minutes.

Le VICE-PRÉSIDENT: Devons-nous attendre que le président soit ici pour qu'il vous donne de plus amples explications?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Pourquoi ne pas obtenir ces explications plus tard et traiter entre temps des questions à l'étude?

M. MCINTOSH: Oui, passons aux témoignages.

Le VICE-PRÉSIDENT: Sommes-nous d'accord?

D'accord.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'invite maintenant M. Crump à nous faire un résumé de son exposé.

M. CRUMP: Monsieur le président, membres du Comité, Mesdames et Messieurs: En tant que président et chef du bureau de direction du Pacifique-Canadien, je suis heureux de témoigner devant ce Comité.

Aujourd'hui je suis accompagné de M. I. D. Sinclair à ma droite, qui est le vice-président de la compagnie et a la responsabilité de toutes nos opérations ferroviaires. Depuis 20 ans, on a produit une multitude infinie de statistiques sur les chemins de fer au Canada et il m'est tout à fait impossible de les avoir toutes à l'esprit. C'est pourquoi nous sommes accompagnés ici aujourd'hui par un petit groupe de conseillers qui sont assis à la droite de M. Sinclair.

Messieurs les membres du Comité, j'ai été associé à la compagnie du Pacifique-Canadien toute ma vie et j'ai en fait été à l'emploi de cette compagnie pendant presque 46 ans à tous les niveaux dans la compagnie et presque partout au Canada; comme tel, j'ai été très affecté par le cours des événements de ces dernières semaines et de ces derniers mois. En tant que lecteur assidu des débats de la Chambre et de la presse, j'ai été très impressionné par le fait que l'attitude du Pacifique-Canadien a été mal comprise et qu'on nous a attribué plusieurs décisions de politique qui sont tout à fait fausses et dont plusieurs n'ont même jamais été étudiées à l'intérieur de la compagnie. Je crois que c'est peut-être là le cours normal des choses parce que notre pays a surtout à faire face à un problème de transport—et le transport est en passe de devenir un sujet très complexe—qui couvre une bande étroite d'une étendue de près de 4,000 milles et qui donne lieu à plusieurs problèmes régionaux de l'est à l'ouest.

• (9. 50 a.m.)

En conséquence, lorsque le ministre m'a téléphoné au sujet des délibérations devant ce Comité, je lui ai dit que cette opportunité d'expliquer et de faire connaître notre attitude et d'aider, dans la mesure du possible, le Comité au sujet des questions de transport, serait la bienvenue.

Quant à moi qui ai fait ce travail toute ma vie, il me semble que les problèmes de transport auxquels aura à faire face le Canada au cours des prochaines années seront d'une importance primordiale; je crois que ces problèmes méritent d'être étudiés par ce Comité.

Nous avons remis hier au secrétaire de ce Comité nos exposés et des résumés de ces exposés qui ont été préparés de façon à vous permettre de

prendre des notes dans la marge gauche si vous le désirez; je crois que cette façon de procéder vous conviendra. Ils sont dans les deux langues. J'aurais aimé mettre ces documents à votre disposition plus tôt, mais les détails de leur préparation nous ont empêché de le faire.

Avec la permission du Comité, je pense qu'il serait peut-être utile qu'en tant que président de la compagnie, je vous expose brièvement les grandes lignes de la politique qu'a suivie la compagnie et qu'elle se propose de suivre à l'avenir.

M. McINTOSH: Monsieur le président, je me demande si M. Crump n'aimerait pas mieux s'asseoir pour parler.

M. CRUMP: Merci, monsieur le président, mais avec votre permission, j'aimerais rester debout. Je voudrai peut-être m'asseoir plus tard.

J'aimerais aussi dire, monsieur le président, que j'ai demain un rendez-vous à New-York pris depuis plusieurs mois. J'ai expliqué toutes ces circonstances au président et il m'a gracieusement donné la permission de m'absenter pour me rendre à ce rendez-vous qui, nous le croyons, est dans l'intérêt du Canada. A ma place demain, avec l'accord du président, M. R. A. Emerson, président et agent en chef des opérations de la compagnie, sera à votre disposition. Inutile de vous dire, monsieur le président, que je suis à l'entière disposition du Comité et que je reviendrai lorsque ma présence sera requise.

Mes notes ne sont pas longues, mesdames et messieurs, mais j'aimerais expliquer certaines choses parce qu'il y a eu à mon avis un malentendu. Je ne vous entretiendrai pas d'histoire ancienne—parce que vous êtes tous au courant de l'histoire du Pacifique-Canadien—si ce n'est pour vous dire que le Pacifique-Canadien a été formé il y a 80 ans comme compagnie de transport et a fait, je crois, partie du Canada depuis 1881.

Même si depuis le début nous nous sommes occupés, d'une façon secondaire, d'activités autres que celles du transport, notre responsabilité première a toujours été le transport. Nous avons un personnel considérable. Dans toute notre compagnie, il y a un peu plus de 67,000 employés dont la grande majorité s'occupent de transport, et en vérité je pourrais même dire de transport par chemin de fer. Je crois pouvoir dire que nos propriétés d'un bout à l'autre du Canada sont bien entretenues. En vérité, la mesure de l'importance qu'occupent les chemins de fer dans nos entreprises est reflétée par le fait qu'approximativement 85 à 90 p. cent des sommes d'argent dépensées par la compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien le sont pour la construction de routes et pour l'achat de matériel. Ceci vous donne une idée de l'importance des chemins de fer au sein du Pacifique-Canadien.

Le secrétaire vient de vous lire le mandat du Comité et il est inutile que je le répète. Il me semble cependant important de souligner qu'à mon avis, les mots clés de ce mandat sont «la demande réelle», plus particulièrement la demande de services de transport de la part du Pacifique-Canadien en ce moment et à l'avenir.

A mon avis, la demande réelle pourrait être interprétée, et c'est la façon dont je l'interprète, comme la demande de service à un prix suffisant pour défrayer le coût de ce service. J'y reviendrai plus tard.

Depuis 80 ans, il y a eu une suite ininterrompue de changements dans la demande de transport et ce processus a été accéléré par l'augmentation de l'activité industrielle et par la prospérité générale du pays. Cependant, le sujet spécifique à l'étude de ce Comité est le service ferroviaire de passagers du Pacifique-Canadien. Je crois que ce sujet pourrait être étudié dans le contexte de quatre facteurs; commodité, confort, vitesse et coût par passager.

Sur la base de l'un ou de plusieurs de ces facteurs, l'individu moyen décide du genre de service de transport dont il va faire usage. A partir de l'année 1800 jusqu'au milieu du 19e siècle, ou plus exactement jusqu'au début de 1920, les chemins de fer étaient à toutes fins pratiques dans la position d'un monopole, en

ce sens qu'il n'y avait pas d'autres moyens de transport si ce n'est ceux qui existaient antérieurement et qui étaient devenus insuffisants.

Le premier défi lancé aux chemins de fer est apparu en 1920 avec les améliorations apportées à l'automobile. Même si l'automobile était encore à un stage assez élémentaire, on commençait à s'en servir de plus en plus là où l'état des routes le permettait. Les routes étaient alors, plus particulièrement dans les régions moins habitées du pays, dans un état assez rudimentaire. Et en fait monsieur le président, je me souviens que lorsque j'ai appris à conduire à Revelstoke il y a 45 ou 46 ans, il n'y avait pas de route à Revelstoke. La petite voiture dont nous avions finalement fait l'acquisition dut être transportée dans la ville par train. Lorsque nous voyons la route trans-canadienne qu'il y a là maintenant, nous voyons un exemple des changements continuels auxquels j'ai fait allusion.

Je crois que la période suivante offrant de l'intérêt est celle de la grande dépression des années 1930. Ceux parmi nous qui vivaient en Saskatchewan et dans les autres provinces des Prairies dans ce temps-là savent que l'individu moyen n'avait pas les moyens de faire l'acquisition d'une voiture. Cependant, c'est en 1937 qu'apparut pour la première fois un nouveau concurrent pour les chemins de fer avec la fondation des lignes aériennes Trans-Canada qui allaient en deux ans établir un service transcontinental.

• (10.00 a.m.)

Nous arrivons ensuite à la période 1939-1945, celle de la deuxième guerre mondiale, alors que les services des chemins de fer furent employés à leur pleine capacité pour assurer la circulation nécessaire à la poursuite des intérêts du pays en temps de guerre; ce fut une période très difficile pour les chemins de fer. J'étais à Toronto à ce moment-là et je sais jusqu'à quel point la capacité des chemins de fer en services de passagers et de marchandises fut sérieusement mis à l'épreuve. En fait, plusieurs de nos facilités furent transformées pour la manufacture de munitions.

Je crois que le changement important s'est produit après la Deuxième Guerre mondiale, à partir de 1946. Je place la phase suivante de cette histoire particulière entre 1946 et 1955 et c'est là que nous constatons une transformation radicale dans les affaires des services de passagers.

Les automobiles étaient alors devenues affaire courante; le confort, la vitesse et même le coût pour le passager étaient tels qu'ils ne furent pas sans affecter d'une façon très sérieuse les affaires des services ferroviaires de passagers. De plus, les services aériens, tant régionaux et locaux que principaux, s'étaient accrus d'une façon considérable.

J'étais, à ce moment-là, vice-président de la compagnie. Je me rendais parfaitement compte de la concurrence naissante parce que je voyageais beaucoup. Et le Pacifique-Canadien prit alors consciemment la décision de ne négliger aucun effort afin de faire face à cette concurrence en mettant sur pied le meilleur matériel roulant au monde et en inaugurant un service ferroviaire de passagers, un service transcontinental qui, à notre avis, était alors et est encore aujourd'hui le meilleur long courrier ferroviaire pour passagers au monde.

Nous avons examiné la plus grande partie du matériel nouveau disponible, sur ce continent et en Europe, et avons par la suite construit sept groupes de trains—car c'est ce qui est nécessaire pour le maintien d'un service quotidien d'un bout à l'autre de notre immense pays—en acier inoxydable, équipés du matériel le plus nouveau, qui étaient construits de façon a réduire leur entretien au minimum. Le rendement de ces trains était supérieur à celui des wagons que nous avions remis en service après la Deuxième Guerre mondiale, connus sous le nom de «Tuscan Red» et qui devenaient très vieux. Ce nouveau matériel et les wagons observatoires ont fourni un service de première classe au Canada d'un océan à l'autre.

Le gérant général des services de passagers du Pacifique-Canadien et moi-même avons beaucoup voyagé pour voir d'autres trains et étudier leur fonctionnement dans le but de faire de ce train le meilleur usage possible. Le choix et la construction de matériel ont été accompagnés d'une grande campagne de publicité faite, non seulement au Canada mais aux États-Unis, et même à travers le monde parce que, comme vous le savez messieurs, le Pacifique-Canadien a fait connaître non seulement le Pacifique-Canadien mais aussi le Canada dans le monde entier depuis 80 ans.

Nous avons réduit la durée du trajet transcontinental d'une façon très appréciable: la durée du voyage entre Montréal et Vancouver a été diminuée d'à peu près 16 heures par suite de la mise en service de ce train. Le matériel dont nous nous servons à présent sur le «Canadien» est, à ma connaissance personnelle, aussi bon que n'importe quel matériel en service où que ce soit au monde.

Ces wagons en acier inoxydable ou le matériel en acier inoxydable dont nous avons fait l'acquisition entre 1954 et 1955 coûtait alors approximativement 40 millions de dollars. De plus, il nous a fallu naturellement acheter 50 locomotives diesel pour l'usage du «Canadien», équipées d'un dispositif spécial pour grande vitesse car normalement notre vitesse maximum est de 90 milles à l'heure, sauf lorsque la vitesse doit être réduite à cause des courbes, des dénivellations ou d'autres facteurs. Naturellement ces locomotives ont dû être équipées de générateurs à vapeur parce que dans ce pays le chauffage des trains de passagers est un très grand problème. Nous avons continué à «vendre», si l'on peut dire, le train d'une façon aussi intense que possible.

Une seconde façon de faire face aux conditions nouvelles qui nous devenaient apparentes dans le pays, a été de remplacer sur nos lignes secondaires et locales le vieux matériel roulant par des wagons connus sous le nom de wagons diesel. Ces wagons sont aussi en acier inoxydable et construits pour le confort des passagers et pour le voyage à grande vitesse; ils ont aussi naturellement un système d'air climatisé. Nous avons ajouté quelque 54 wagons diesel à ceux que nous possédions déjà et je crois que nous possédons le plus grand nombre de ces wagons parmi toutes les compagnies de chemins de fer en Amérique du nord.

Qu'il me soit permis encore une fois de faire allusion aux changements continuels qui se sont produits, en soulignant la grande différence entre ces wagons diesel et les wagons à essence et à électricté dont je faisais usage en Saskatchewan et au Manitoba dans les années 30. Il n'y a absolument pas de comparaison.

En tout et pour tout, l'achat de matériel au cours des années 1954, 1955 et 1956 et de wagons diesel plus tard nous a coûté environ 60 millions de dollars. A la suite de l'achat de ce nouveau matériel et de la campagne de publicité que nous avons menée, il s'est produit une augmentation de revenus de nos services de passagers en 1955, mais en 1958, ces mêmes revenus ont commencé à diminuer encore une fois malgré la campagne de publicité que nous menions à travers tout le pays et même dans le monde entier.

• (10.10 a.m.)

Puis-je vous parler pendant un moment de la concurrence à laquelle nous avons à faire face? Dans notre pays de nos jours, notre plus grand concurrent est naturellement l'automobile. Je crois qu'il est probablement inutile de m'attarder longuement sur le fait qu'il y a eu une telle augmentation incroyable du nombre des automobiles au Canada—si ma mémoire est fidèle, l'industrie de l'automobile commence présentement sa sixième année record consécutive—je soulignerai donc seulement que plus de 85 p. 100 de la distance en milles parcourue entre les villes au Canada par des passagers l'est par automobile.

De plus, la concurrence de l'autobus s'est accrue très rapidement. Il s'est produit de grands progrès techniques dans la construction des autobus. On a

construit un plus grand nombre de manufactures d'autobus et naturellement cette expansion était tout à fait normale étant donné les sommes d'argent importantes dépensées pour la construction de routes par les gouvernements à tous les niveaux au Canada.

Le troisième aspect de cette concurrence est le voyage par avion. Vous tous messieurs êtes tellement au courant des conditions qui prévalent dans les voyages par avion que je crois inutile de m'attarder longuement sur ce sujet. Il s'est produit une augmentation incroyable dans la fréquence des vols et une grande multiplication des endroits desservis; la sécurité a été immensément augmentée et le confort a été amélioré par la construction de très beaux aéroports à travers tout le pays. Qu'il suffise de vous faire remarquer par exemple la facilité avec laquelle il vous est possible de stationner votre automobile à l'aéroport de Malton à Toronto. En fait, il y a de grands terrains de stationnement à chaque aéroport mais Malton est, à mon avis, l'exemple le plus remarquable et il est probablement le meilleur que j'aie vu, où que ce soit dans le monde, pour ce qui a trait à la facilité avec laquelle vous pouvez stationner votre automobile et la reprendre à votre retour. En fait, un autre exemple des changements qui se produisent nous est donné par les trottoirs roulants qu'on est entrain d'installer à l'aéroport de Dorval.

Qu'est-ce que l'avenir nous réserve dans le domaine des voyages par avion? A mon avis, c'est là le sujet le plus fascinant dans le domaine des transports, même si nous y participons à un degré moindre. Par suite de la construction de nouveaux appareils, il est très difficile de prédire exactement ce qui va se passer dans ce domaine. Vous avez tous remarqué les annonces parues récemment dans la presse canadienne au sujet de l'augmentation considérable du nombre des appareils—32 envolées quotidiennes par avion à réaction à destination de Vancouver. En pratique, s'il m'est permis de parler pour les autres lignes aériennes, je crois qu'elles ajoutent environ 9,100 places par jour. Ce sont là des chiffres étonnants.

L'avion à réaction a été modifié de façon à servir de moyen courrier pour les voyages de courte distance entre les villes; je crois que ce sont de très bons appareils qui fourniront un excellent service à la population canadienne. Pour les distances plus grandes, nous avons les longs courriers qui voyagent à des vitesses se rapprochant de celle du son. Comme vous le savez, vers la fin de cette année ou au début de l'année prochaine, une version améliorée de ces longs courriers sera en service au Canada et leur capacité sera probablement de 200 passagers et pourra même aller plus tard jusqu'à 225 passagers.

Et ce n'est pas tout ce que l'avenir nous réserve. Vous vous souviendrez que le président des États-Unis a ordonné la construction de l'appareil C-5A qui pourra transporter partout dans le monde 700 membres des forces armées avec tout leur équipement. Les versions commerciales de ces appareils sont en préparation et en fait, il en existe déjà des prototypes. Ces appareils vont transporter jusqu'à 500 passagers par voyage. Les plans de ces appareils n'ont pas encore été complétés, mais on prévoit qu'ils seront en mesure de transporter entre 300 et 700 passagers selon le modèle qui sera choisi.

Revenons un moment à l'étude des facteurs qui, à mon avis, exercent une influence sur le choix d'un individu moyen lorsqu'il veut se rendre du point A au point B. D'abord il y a le confort; je ne crois pas avoir besoin de m'étendre là-dessus. Vous savez tous à quel point vos automobiles sont confortables aujourd'hui avec le nombre sans cesse grandissant d'améliorations qui y sont apportées et leur grande facilité de conduite. Pour ce qui est des autobus, on a grandement amélioré leur construction, leur confort et la visibilité. Ils sont pourvus de systèmes de climatisation d'air et on trouve même des lavabos dans les autobus servant aux longs voyages. En ce qui concerne l'avion, je crois que les progrès sont évidents.

Passons maintenant au facteur vitesse. Au Canada de nos jours, la vitesse limite sur nos excellentes routes varie généralement entre 60 et 70 milles à

l'heure et ces vitesses sont très pratiques. Nos avions volent aujourd'hui à des vitesses se rapprochant de celle du son, c'est-à-dire entre 500 et 550 milles à l'heure. En fait, certains de nos avions volent aujourd'hui à une vitesse dépassant de beaucoup 600 milles à l'heure. Je ne sais pas si vous y avez jamais songé, mais il m'a été dit quelquefois par des gens de l'aviation que nos avions modernes constituaient une nouvelle version de nos anciens bateaux à voile. Comme nos anciens bateaux à voile pouvaient être retardés pendant des semaines par des vents contraires ou être en avance par suite de vents favorables, de la même façon aujourd'hui, si un avion rencontre un courant d'air et que des vents favorables le poussent, la durée du parcours en est d'autant diminuée. Un de mes amis est revenu de Chicago à Montréal l'autre soir en l'espace d'une heure et 15 minutes. C'est la raison pour laquelle je dis que les avions sont une nouvelle version des bateaux à voile.

Le coût est le facteur suivant dont je voudrais traiter et en premier lieu celui de notre plus grand concurrent, l'automobile. Il me semble que la plupart des gens lorsqu'ils veulent, comme je l'ai dit, se rendre de A à B, tiennent compte seulement du coût de l'essence nécessaire pour s'y rendre lorsqu'ils songent au coût de leur voyage. De toutes façons, ils ont leur automobile dont ils se servent dans la localité où ils habitent. En conséquence, le prix d'achat de leur automobile, son entretien et son immatriculation sont des facteurs constants de sorte que le coût d'un voyage d'un endroit à un autre est calculé selon le nombre de gallons d'essence qu'il vous a fallu acheter.

• (10.20 a.m.)

Passons maintenant au service d'autobus: les autobus ont toujours fonctionné à un coût assez peu élevé pour le passager. Ils ne requièrent naturellement pas autant de main-d'œuvre que les chemins de fer. Les routes ont été tellement améliorées que le pays est jalonné de circuits d'autobus qui sont en mesure de donner un très bon service particulièrement à la campagne parce qu'ils peuvent arrêter, comme je les ai vus le faire, à chaque boîte à lettres. J'exagre peut-être, mais ils arrêtent en pratique aux boîtes à lettres pour prendre ou laisser descendre des passagers. Leur service est donc très flexible et leur permet de servir le public d'une façon qui est absolument impossible aux chemins de fer.

Pour ce qui est du coût des voyages aériens, je n'ai pas mentionné les appareils dont la vitesse excède celle du son, et cela intentionnellement, à cause du facteur coût. Jusqu'à maintenant, chaque nouveau modèle d'avion a eu pour effet de réduire le coût par place par mille. Si par exemple un appareil est capable de transporter 500 passagers au-dessus de l'Atlantique, vous comprendrez quel sera le résultat sur les tarifs transatlantiques et la position dans laquelle seront placées les compagnies maritimes. C'est là un autre domaine des transports qui nous intéresse beaucoup.

L'intention de la compagnie a été depuis quelques années, d'abandonner les services ferroviaires de passagers pour lesquels il n'existe plus de demande réelle. Le fait de garder ces services constituerait à notre avis un mauvais emploi des ressources de transport de notre pays. Je pourrai ajouter que malgré cette diminution graduelle que nous avons faite depuis quelques années dans le service ferroviaire de passagers, lorsqu'il nous a semblé que la demande réelle pour ces services avait disparu, en 1965 le Pacifique-Canadien a subi une perte de 23.9 millions de dollars sur ces services ferroviaires de passagers.

On a aussi soulevé la question des tarifs en vigueur pour les services ferroviaires de passagers. C'est là un problème très complexe que nous avons étudié à fond parce que, si vos tarifs sont trop bas, tout le monde voyage par train de sorte que le matériel et les facilités additionnelles requises dépassent vos capacités. D'autre part, si les tarifs sont trop élevés, vous forcez les gens à employer d'autres moyens de transport. En conséquence, les personnes qui administrent les services ferroviaires de passagers doivent étudier avec beau-

coup de soin la question des tarifs et s'efforcer d'en arriver à ce qu'on pourrait appeler le tarif le plus rentable, suffisant à payer le coût du service fourni.

Nous avons introduit en 1963 un système de taux économiques; même si ce système a eu pour résultat une certaine augmentation du nombre des passagers, les revenus additionnels découlant de ces tarifs réduits n'étaient pas suffisants pour défrayer le coût additionnel. Nous continuons d'étudier la question des tarifs. Nous n'avons pas d'idée préconçue à ce sujet et je crois que cette étude va continuer aussi longtemps que notre service ferroviaire de passagers existera.

Pour ce qui est de l'avenir, à cause des facteurs que je viens de mentionner, il est difficile mesdames et messieurs, de prévoir en ce moment ce qui va se passer exactement au Canada dans le domaine des transports. Le Pacifique-Canadien aimerait garder sa liberté d'action pour être en mesure de faire face aux changements qui devront inévitablement être apportés. Cependant, j'aimerais souligner, comme je l'ai mentionné il y a un moment, qu'à mon avis, nous avons en service le meilleur long courrier ferroviaire au monde, le «Canadien», et nous espérons le garder en service. Personne à la compagnie, ne songe à abandonner le service transcontinental «Canadien».

Nous avons demandé à la Commission des Transports du Canada la permission d'abandonner 2 ou 3 lignes secondaires où sont en service des wagons diesel. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet, mais ces lignes se trouvent toutes au Canada. Pour ce qui est de l'avenir, je suis porté à croire que le Pacifique-Canadien va maintenir un service ferroviaire de passagers entre Montréal et Ottawa, entre Montréal et Québec, entre Montréal et Saint-John et naturellement entre Montréal, Toronto et Vancouver. Les autres services employant l'ensemble de nos wagons diesel seront réduits ou augmentés selon la demande réelle. Naturellement aussi, nos importants services de trains de banlieue à l'ouest de Montréal et à Toronto seront maintenus. En fait, c'est là un genre de service très important qui mérite d'être étudié à fond pour toutes les grandes villes.

Passons maintenant au domaine des conditions spéciales qui prévaudront je crois à l'avenir. Il me semble que le service ferroviaire de passagers, pour être maintenu à longue échéance, devra être radicalement transformé par rapport à ce qu'il est maintenant. On a beaucoup parlé dans la presse des nouveaux trains. Je crois qu'il me suffirait peut-être de mentionner la ligne Takata au Japon qui couvre une distance de 320 milles entre Tokyo et Osaka. Les trains en service sur cette ligne voyagent à une vitesse moyenne qui dépasse de beaucoup 100 milles à l'heure et qui atteint par moments 130 ou 135 milles à l'heure. Ce service a été inauguré il y a un peu moins de 2 ans. J'ai voyagé sur cette ligne, à une vitesse d'environ 130 milles à l'heure, il y a un peu plus de 2 ans à l'occasion d'un voyage d'essai, un peu avant sa mise en service. C'est là sans aucun doute, et j'ai mentionné en premier lieu la ligne Takata, le réseau ferroviaire le plus moderne au monde aujourd'hui. C'est une réussite sensationnelle. Mais il ne faut pas oublier qu'au Japon, un peu plus de la moitié de la population de 96 millions vit dans les alentours immédiats de Tokyo et d'Osaka de sorte que la situation là-bas est complètement différente de celle qui prévaut dans notre pays. J'ai mentionné plus tôt le fait qu'ici au Canada, 85 pour cent de la distance en milles parcourue entre les villes par des passagers, l'est par automobile, alors qu'au Japon, environ 75 pour cent de la distance en milles parcourue par des passagers entre les villes l'est par train. Si quelques-uns d'entre vous ont déjà voyagé sur des routes japonaises, vous comprendrez pourquoi il en est ainsi.

● (10.30 a.m.)

Ce genre de service requiert une très bonne voie isolée car à des vitesses de 100 à 130 et 135 milles à l'heure, les conditions de fonctionnement doivent être sûres et appropriées, compte tenu de la vitesse mais aussi du genre de matériel employé. Un deuxième changement majeur qui peut peut-être se produire à l'avenir concerne le corridor atlantique aux États-Unis. Vous vous souviendrez

que le président des États-Unis a récemment autorisé la dépense d'une somme de 90 millions de dollars pour fins de recherches et de développement d'un réseau ferroviaire de transport à grande vitesse dans la région qu'ils appellent le corridor, entre Boston et Washington, et qui couvre une distance approximative de 450 milles. Là encore, il y a à peu près 40 millions de personnes qui vivent dans les régions avoisinantes de ce rayon et qui seraient desservies par cette ligne. Mais on en est encore seulement au stage des recherches.

Je crois devoir attirer votre attention sur le fait que toutes les illustrations de trains futuristes, publiées par des groupes de chercheurs ou par des fabricants de matérial ferroviaire, vous montrent immanquablement des voies surélevées.

Ceci s'applique notamment aux illustrations ayant paru dans la presse canadienne et traitant de la possibilité d'instaurer de tels trains entre Montréal et Toronto. Il s'agit là, je pense, d'une situation très différente là où il y a une population d'environ deux millions de personnes dans la région métropolitaine de Toronto, et un peu plus de 2.1 millions à Montréal. Les problèmes posés par un service ultrarapide entre Montréal et Toronto sont très difficiles, et, en outre, il faut évidemment tenir compte de l'important problème posé par les différentes densités de population.

Je suis convaincu que les capitaux énormes indispensables à ce genre de service ferroviaire dépassent les ressources de n'importe quelle compagnie privée. Pour aboutir, de tels projets ne pourraient se passer de l'appui de l'État. Au fait, il me fut signalé il y a seulement quelques jours, que les Chemins de fer nationaux japonais étudient présentement une extension de la Ligne Takata au-delà d'Osaka sur une distance de 300 milles et le coût en est estimé, pour le moment, à 1,300 millions. Voilà qui vous donne une idée de l'énormité du problème auquel nous avons à faire face. Et, incidemment, monsieur le président, lors de mon dernier séjour au Japon, M. Shita, le président des Chemins de fer nationaux japonais, m'a donné un exemplaire du film magnifique réalisé sur cette Ligne Takata. La projection n'en dure que 20 minutes environ. Les Japonais sont passés maîtres dans ce genre de film et, si votre Comité était suffisamment intéressé à le voir, nous pourrions le faire venir ici et le montrer aux membres du Comité ou à toute autre personne intéressée à se rendre compte, *de visu*, de ce que nous promet l'avenir au niveau du transport de passagers par rail.

On a aussi prétendu que le Pacifique-Canadien a négligé la qualité de ses services, et cela délibérément. J'aimerais réfuter cette allégation. Nous avons ôté des voitures de certains trains lorsque la demande effective avait disparu, et nous avons abandonné certains trains lorsqu'à notre avis la demande ne suffisait pas. Mais j'ai toujours insisté pendant ces dernières années pour que nous ne réduisions pas la qualité du service, pour la bonne raison que j'ai voyagé à bord de plusieurs trains américains ces 10 à 13 dernières années où cela se faisait. J'ai insisté pour que le Pacifique-Canadien ne fasse pas cela et j'en ai fait une question de principe de gestion. La compagnie poursuit le but d'assurer à l'avenir un service de passagers ferroviaire adéquat partout où il existera une demande effective pour ce genre de service.

Une autre question qui a été soulevée est celle de la destitution ou du congédiement possible d'employés suite à l'abandon des trains de passagers. Nous employons près de 50,000 personnes dans notre secteur ferroviaire. Le roulement annuel est d'environ 10 pour cent, ce qui veut dire que nous engageons chaque année environ 5,000 personnes. De plus, presque toutes nos opérations sont basées sur le principe de la séniorité d'emploi. Les syndicats avec lesquels nous avons des contrats de travail jouissent de clauses de séniorité, et par conséquent il y a continuellement du «bumping» ou déplacement dû à la séniorité, se produisant au sein de ce secteur. Vu l'économie florissante dont jouit actuellement notre pays et vu les grands besoins dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises, je ne crois pas que le

congédiement ou déplacement d'employés dans ce secteur soit aussi important que ne l'ont trouvé certaines personnes.

Le public ne se rend en général pas bien compte, et j'insiste sur ce point, que le programme du service de passagers de la Compagnie du Pacifique-Canadien a été conçu, selon nous, dans l'intérêt bien compris du peuple canadien et en accord avec les obligations de la compagnie en vertu de son contrat de 1880.

Lorsque le Pacifique-Canadien fut constitué en compagnie, le Canada n'était pas beaucoup plus qu'une expression géographique. Je crois qu'il y avait 170,000 personnes à l'ouest des Grands Lacs et, comme vous le savez, il y en a maintenant 5,000,000. Ce fut la construction du Pacifiqu-Canadien qui forgea l'unité de ce pays. Je pourrais parler longuement sur ce sujet en ma qualité de natif de la Colombie-Britannique.

● (10.40 a.m.)

Nous sommes également d'avis que, si le Pacifique-Canadien veut remplir d'une manière satisfaisante ses obligations publiques en tant que compagnie de transport, la Compagnie doit régler et modifier les différents éléments de ses opérations afin de satisfaire à la demande effective se présentant dans les diverses régions de notre vaste pays au fur et à mesure que des changements se manifestent dans cette demande. L'un des secteurs dans lesquels un changement appréciable me semble se manifester dans la demande est bien celui du service de passagers ferroviaire. Je pourrais ajouter qu'un tel changement commence également à se manifester dans d'autres types de services de transport de passagers.

En terminant, si vous me le permettez, j'aimerais citer deux ou trois phrases du rapport de la Commission royale sur le Transport, qui fut présidée par M. M. A. MacPherson; ces citations proviennent de la page 53 du Volume n° 1, mais sans se suivre nécessairement.

«On ne saurait étudier le problème des chemins de fer sans examiner en même temps le mode d'exploitation des services ferroviaires dans son ensemble, et nous sommes d'avis que les preuves d'ordre social que l'on pourrait apporter pour justifier l'établissement permanent du transport ferroviaire des voyageurs tel que nous le connaissons aujourd'hui sont bien minces et que les preuves d'ordre économique le sont bien davantage. Le jour viendra où les chemins de fer ne feront le transport des voyageurs que là où ce service leur apparaîtra rentable.»

Une fois de plus, j'attire votre attention sur une allocation prononcée par M. Deutsch, président du Conseil économique du Canada, en septembre 1965, mois où il fit une observation à mon avis fort pertinente:

«Les activités dans le secteur de l'industrie des transports seront appelées à apporter leur contribution à cette amélioration de la productivité.»

Tout à fait indépendamment du fait que je fus membre du Conseil de la productivité, d'ailleurs défunt aujourd'hui, mes voyages à travers le monde m'ont rendu extrêmement conscient du fait que la productivité sera la clé du succès dans l'avenir de notre pays, parce que, comme j'ai eu l'occasion de le dire auparavant, le monde n'a pas besoin du Canada, mais le Canada a besoin du monde.

La perpétuation de services de passagers qui ne sont plus utilisés par le public, ou le détournement du trafic au détriment d'autres modes de transport viables au moyen de tarifs de billets anormalement bas, ne peut que résulter en de nouvelles augmentations du déficit causé par le service de passagers ferroviaire, augmentations de déficit qui doivent finalement et inévitablement être défrayées par le public. Les mesures prises par le Pacifique Canadien à l'égard de son service de trains de passagers ont été examinées et confirmées par des décisions de la Commission des Transports et sont conformes au principe énoncé par la Commission royale MacPherson sur les Transports et par le Conseil

économique du Canada. Je pense qu'il est important de se rappeler que chacun de ces deux organismes a pour tâche primordiale la protection des intérêts de tous les Canadiens.

Ceci, monsieur le président, termine mes observations. Nous avons ici un mémoire ainsi qu'un sommaire de mémoire. Vous désirez peut-être entendre quelques brèves remarques de M. Sinclair concernant le mémoire, mais je demeure entièrement à votre disposition.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Crump. Messieurs les membres du Comité, je tiens à attirer votre attention sur le fait que, tout d'abord, avant de poursuivre l'interrogatoire des témoins, le sous-comité a discuté la question de l'ajournement de 11 heures à 11 h. 15.

Ceci a été réglé de la façon suivante: le café sera servi ici à 11 heures. Nous lèverons la séance seulement pendant ce court laps de temps jusqu'à 11 h. 15 et poursuivrons ensuite l'audition.

Afin de terminer l'exposé du Pacifique-Canadien, je pense que nous devrions maintenant prier M. Sinclair de faire ses déclarations.

M. SINCLAIR: Monsieur le président, membres du comité, comme l'a déjà dit M. Crump il nous fait plaisir de nous présenter ici devant vous aujourd'hui, et cela surtout vu qu'il ressort de plusieurs moyens d'information et de remarques faites en maints endroits qu'il existe un malentendu au sujet du rôle et de la fonction du Pacifique-Canadien. Je tiens à déclarer, avant même de passer au mémoire, que je crois que les hommes du chemin de fer du Pacifique-Canadien, et cela je puis vous l'assurer en connaissance de cause grâce à mes fonctions et responsabilités quotidiennes au niveau de la gestion de la Compagnie, ont fait un travail formidable, exceptionnel surtout au cours de ces derniers mois, alors que le temps était au plus mauvais—en tant que natif du Manitoba je puis me permettre de le dire—en fait, le plus mauvais temps que cette province a connu depuis avant ma naissance. Et le volume de trafic que ces employés ont transporté, la manière dont ils ont entretenu en bonne condition l'équipement et le matériel roulant ainsi que la façon dont ils ont charrié les produits commerciaux de notre pays constituent une performance dont nous devrions tous être fiers, et non pas quelque chose qui devrait être critiqué pour des motifs, quels qu'ils puissent être, qui poussent ceux qui se sont élevés en critiques.

• (10.50 a.m.)

Monsieur le président, le mémoire que voici fait office de plaidoyer de la Compagnie devant le comité, et il pourrait vous être plus utile et plus compréhensible si je le commentais page par page, et cela, si vous le voulez bien, en me rapportant au sommaire qui l'accompagne. Ce sommaire est divisé en paragraphes numérotés, mais le mémoire lui-même est assez long. Nous nous sommes efforcés d'exposer la pensée et les concepts philosophiques qui ont servi de bases aux diverses déclarations qui ont été faites devant ce Comité. M. Crump a énoncé les principes et, avec votre permission, je pourrais maintenant commenter le mémoire en soulignant les points saillants.

A la page un, M. Crump traite de la préoccupation principale de la Compagnie, à savoir le transport, et il souligne aussi, comme vous pouvez le vérifier au paragraphe premier, que toute suggestion insinuant que la compagnie poursuit une politique visant à l'abandon de sa fonction de transporteur public, est sans aucun fondement. Ensuite, le mémoire cite les attributions de ce Comité, tels que cités au *Hansard*, que nous avons divisées en quatre groupes. Je vais vous les lire: ces attributions exigent que ce Comité s'occupe de quatre points: l'envergure de la demande effective de services de passagers ferroviaires par le public canadien; le programme actuel de la Compagnie au niveau des services de passagers; les projets de la Compagnie en ce qui concerne les futurs services de passagers; et les effets qu'auront le programme de la Compagnie ainsi que ses projets, sur le service de transport des passagers.

M. Crump déclare que la clé des attributions du Comité réside dans les

mots «demande effective». Je suis certain que ce concept économique est connu de plusieurs d'entre vous. Il ne s'agit ici pas seulement d'une courbe de demande mais d'une courbe indiquant la demande effective. Ce qui implique très clairement le fait que la demande à satisfaire doit couvrir le coût total entraîné par le service que cette demande exige. Sinon il résulterait un gaspillage économique. Ce point est traité à la page deux. Il y a ensuite les changements qui ont lieu dans le domaine des transports. Nous en donnons certains exemples. Je vous prie de noter, en page 5, la déclaration de principe de la compagnie en ces termes: «La Compagnie a toujours été en mesure de s'adapter à l'évolution de la demande pour le service-voyageurs ferroviaire. Elle l'a même prévue.» Nous croyons que c'est là la tâche de la gestion d'une très grande et importante institution canadienne.

M. Crump détaille ensuite les quatre critères appliqués par le passager moyen en vue de fixer son choix entre les différents moyens de transport. Il traite des différentes régions du pays, comme vous pouvez le constater à la page 6 et 7. A partir de la page 5, nous traitons de la façon dont le service de passagers ferroviaire a été adapté par la Compagnie afin de répondre aux changements survenus dans la demande réelle et nous énonçons ensuite—il vaudrait mieux dire que nous ne faisons ici que répéter, vous rappeler—quelques-unes des raisons pour lesquelles la demande effective de services de passagers ferroviaires a subi des changements. M. Crump s'est attardé à décrire en un certain détail les programmes très poussés que lança le Pacifique-Canadien au milieu des années 50, comprenant une dépense de quelque $60 millions sous forme de matériel roulant pour passagers, et le fait que ces investissements furent reconnus par les milieux professionnels aux États-Unis comme un effort exceptionnel de mise-en-marché est noté à la page 7 de notre mémoire principal.

Au bas de la page 7 vous pouvez voir un tableau. M. Crump, vous vous en rappellerez, a déclaré qu'après la dépense de cette somme de $60 millions nous avons pu constater un renouveau d'intérêt du public dans le service de passagers ferroviaire. Les chiffres de la deuxième colonne vous confirmeront ce fait. En effet, la hausse des revenus dus au service de passagers est de $38.6 millions. Cependant, à cause des changements qui survinrent alors sous la forme de progrès dans les autres modes de transport et de changements dans les besoins et les préférences du public voyageur, et malgré l'argent dépensé par la Compagnie, malgré le gros effort de publicité qui avait été fourni, ce chiffre commença bientôt à décliner et baissa ensuite assez rapidement. Ainsi, par exemple, entre 1957 et 1960, une période de trois ans seulement, l'indice est tombé de 22.4 points. C'est là une baisse significative eu égard à une dépense de $60 millions. En d'autres termes, comme il est fait remarquer au bas de la page 7, les améliorations apportées par la Compagnie, les fonds dépensés dans ce but n'ont pas donné les résultats qu'on en attendait. Et pourquoi? Nous signalons, aux pages 7 et 8, quatre raisons majeures. Entre 1957 et 1964, les enregistrements de véhicules automobiles au Canada ont augmenté de 3.4 millions à 5 millions. Au cours de la période 1957 à 1963, les dépenses effectuées par les trois niveaux gouvernementaux, sous forme de routes interurbaines et rurales et de rues situées dans les agglomérations urbaines, ont atteint un total de $7 milliards. Troisièmement, au cours des sept années 1957-63, $650 millions ont été dépensés au profit de la Route trans-Canada, qui longe la clôture de la voie du Pacifique-Canadien sur presque toute sa longueur. Et sur ce point, notre situation est très différente de celle de l'autre grand chemin de fer canadien.

Enfin, au cours de la même période de sept ans, le Ministère des Transports a dépensé la somme de $900 millions sous forme de télécommunications techniques, d'aéroports et d'autres infrastructures. Les statistiques publiées par le Bureau fédéral de la Statistique vous démontrent à quel point les Canadiens se sont mis à se servir de modes de transport autres que le rail afin de satisfaire leurs besoins et préférences de déplacement.

Nous passons ensuite à la question de la commodité. En tant que natif de l'Ouest, je crois que nous nous souvenons tous fort bien comme il était difficile de voyager pendant l'hiver. Je sais que lorsque je fréquentais l'école au Manitoba dans un milieu rural, je m'y rendais d'habitude en carriole et ensuite, l'hiver, en traîneau. Aujourd'hui, on me dit que les écoliers de mon village se rendent à l'école en voiture de sport. Je ne sais si cela est vrai, mais je suis certain qu'ils ne s'y rendent pas en carriole.

Les services d'autobus au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, traversent ces trois provinces dans toutes les directions et offrent un service de transport pour passagers excellent. Je m'en suis servi plusieurs fois. Plusieurs d'entre vous en ont fait de même. Les progrès réalisés dans le domaine de l'aviation et de la technologie en général ont été expliqués en détail par M. Crump. Le sommaire en fait le résumé à la page 9. A la page 10, nous passons à la question de la vitesse. Je conduis ma voiture sur une distance de quelque 75 milles de Montréal. La vitesse maximum permise est de 70 milles à l'heure et il m'est arrivé d'atteindre le 70 milles à l'heure sur une distance de plus de 75 milles. Parfois je dépasse quelque peu le 70 m.p.h. Cela semble indiquer qu'il y a une certaine tolérance en cette matière. Je ne suis pas le conducteur le plus lent sur la route mais je suis également loin d'être le plus rapide.

Passons maintenant au coût supporté par le passager: nous pouvons toujours nous attendre à ce que les progrès technologiques se reflètent dans le coût. C'est là un principe inhérent à l'industrie du transport, et qui a été fort apparent dans le cas du transport de passagers par avion. Les nouveaux réactés à grande capacité promettent de nous apporter encore d'autres réductions considérables dans les prix de transport par avion. Mais leurs coûts demeurent toujours inférieurs à ceux du transport par rail à cause du fait que les avions jouissent d'avantages inhérents au niveau des prix de revient. Leurs budgets ne sont pas grevés par l'entretien des voies, leurs opérations ne requièrent pas du tout le même recours à la main-d'œuvre et c'est là un autre avantage dont a toujours bénéficié l'industrie de l'autobus.

• (11.00 a.m.)

Quant au programme présent de la Compagnie en ce qui concerne les services de passagers, M. Crump en a traité. Vous trouverez l'exposé de notre position à ce sujet aux pages 11 et 12. J'aimerais attirer votre attention sur un point mentionné au paragraphe situé au milieu de la page 12. Au cours de plusieurs audiences de la Commission des Transports, nous avons entendu de nombreuses protestations au sujet de la réduction ou de l'abandon de certains services de passagers. Très souvent les plaignants exposaient que, si l'on réduisait ou abandonnait un certain service de trains de passagers, cela aurait des conséquences défavorables pour la vie sociale et économique des villes affectées. Dans plusieurs de ces villes où le service de passagers ferroviaire été abandonné, nous avons obtenu les résultats d'enquêtes détaillées tendant à vérifier si tel avait été le résultat. Dans aucun de ces cas, et je répète, aucun de ces cas, le retrait du service ferroviaire n'a-t-il eu d'effet défavorable sur les fonctions économiques et sociales des villes affectées.

Messieurs, je vous demande de vous rappeler ceci. Il n'y a maintenant aucun service de passagers par rail entre, par exemple, les deux cités importantes de Montréal et Boston. Je ne vois pas que Boston soit en train de s'étioler. Boston a des intérêts communs avec Montréal et je suis certain, Messieurs, que vous serez d'accord pour dire que Montréal demeure une ville de première importance. Mais je passe à une autre région, celle des Kootenays. A ma connaissance, ni Princeton, ni Penticton, ni Castlegar, ni Nelson ou Cranbrook ne périclitent. Nous les voyons comme des centres vibrant de vitalité et de progrès économique et social, et pourtant il n'y a plus eu de service de passagers ferroviaire dans cette région particulière depuis un nombre considérable d'an-

nées. Voilà seulement quelques exemples; il y en a beaucoup d'autres au Canada.

Aux pages 12 et 13, nous traitons des changements que nous avons apportés au service assuré par le *Dominion* au cours des années afin de l'adapter aux changements survenus dans la demande effective; nous expliquons pourquoi, en 1960, nous l'avons réduit, pourquoi nous en avons modifié la conception et comment nous avons modifié la composition du train en vue de satisfaire et de stimuler la demande, et aussi pourquoi, finalement, nous avons compris que nous ne pouvions en poursuivre l'exploitation rationnelle et avons donc proposé d'abandonner ce service.

Ensuite, à la page 13, nous traitons des raisons qui nous ont poussés à séparer le transport de messagerie et du courrier de celui des passagers. Afin de rendre ce service plus efficace et plus compétitif, nous l'avons intégré au service de marchandise rapide en le combinant avec un système de distribution basé sur plusieurs points centraux, soit au moyen de boîtes (containers) ou au moyen de camions. Cela se trouve expliqué au haut de la page.

Il y a un autre point qui pourrait vous intéresser. Ce point est sans doute plus évident dans l'ouest du pays qu'aux habitants de l'est du Canada. Je fais allusion à la construction de nos nouvelles gares de marchandises à Calgary, Winnipeg, Penticton, Nelson et autres endroits où jusqu'ici ces services avaient été combinés avec celui des passagers, c'est-à-dire avec la gare des passagers. Ce n'est plus de cette façon que nous procédons. Les colis, le trafic de marchandises, tout est acheminé dans une gare de marchandises située à proximité immédiate d'une gare de triage. Cela est efficace, c'est la meilleure façon de procéder en vue d'assurer le meilleur service possible aux clients. Monsieur le président, puis-je faire remarquer qu'il est maintenant 11 heures.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez encore continuer pendant quelques instants.

M. SINCLAIR: Parfait. Je vous en remercie. A la page 14, nous faisons mention des augmentations de salaire qui ont été en effet très considérables au cours des années 1950 et 1960, ainsi que des effets que celles-ci ont eus sur une opération nécessitant autant de main-d'œuvre qu'un train de passagers couvrant de grandes distances, ou même tout train de passagers. M. Crump a signalé que le déficit dû aux trains de passagers a été $23.9 millions au cours de 1965, ce qui est rapporté au bas de la page 14.

Je tiens à souligner le fait que le service des trains de passagers, en 1965, n'a même pas couvert les dépenses effectuées sous forme de salaires, carburant, entretien, réparations et amortissement du matériel, exploitation des wagons-lits et wagons-restaurants, service des repas et du buffet et des frais encourus par la vente des billets. Il s'agit là de frais qui sont très facilement identifiables, au sujet desquels il ne peut y avoir aucun doute—du moins entre personnes qui travaillent régulièrement dans ce domaine. Mais j'insiste sur le fait que ces frais, ainsi que le démontre notre mémoire, ne comprennent aucunement d'autres genres de dépenses qui pourtant sont certainement imputables au service des passagers telles que les manœuvres en gare de triage, le service des gares, l'entretien de la voie, l'entretien des commodités mises à la disposition des voyageurs ainsi que les frais occasionnés par les employés subalternes et les surveillants. Ce sont là toutes dépenses qui sont influencées par les changements dans le degré d'utilisation des services offerts.

Ensuite, à la page 15, il y a un tableau qui explique comment, malgré les améliorations et les adaptations que nous apportions à notre service de passagers à travers le Canada, et à cause d'augmentations dans les coûts des matériaux et des salaires, le déficit dû au service des passagers du Pacifique-Canadien n'a pas diminué aussi rapidement que nous l'avions espéré.

C'est l'année 1958 qui a été prise comme année de base pour ce tableau, pour la bonne raison que c'est cette année-là qui fut analysée par la Commission royale MacPherson. Le déficit se chiffrait alors à $27.6 millions et en 1965

cette perte avait baissé à $23.9 millions. Si les modifications apportées par le Pacifique-Canadien n'avaient pas été introduites, je vous laisse à deviner ce qu'aurait été ce déficit aujourd'hui. Rappelez-vous que nous avons effectué d'importantes réductions dans le volume des services offerts. Si nous n'avions pas fait cela, ce chiffre serait aujourd'hui plusieurs fois multiple de $20 millions.

• (11.10 a.m.)

En plus, au bas de la page 15, nous insistons sur le fait—très important, à mon avis—que ces déficits ne tiennent aucun compte des frais généraux ou constants. Il s'agit ici uniquement de frais variables car, dans l'industrie du chemin de fer—et il se peut que vous ne sachiez pas cela—les coûts sont divisés en frais variables et frais constants. Les frais variables varient, comme le mot l'indique, avec le degré d'utilisation du service offert, alors que les frais constants ou généraux servent à payer les salaires de gens comme moi-même.

Cependant, il faut que quelqu'un paye mon salaire, et si le service des passagers ne peut défrayer aucune partie de mes heures de travail, alors il faut que quelqu'autre service fourni par la Compagnie le fasse. De toute façon, nous n'avons pas tenu compte de frais constants dans l'élaboration d'aucun de ces chiffres.

Il y a eu bien des critiques d'exprimées au sujet de l'étude des coûts dans l'industrie ferroviaire. Heureusement, j'ai acquis une certaine expérience dans ce domaine depuis 1946. Il s'agit d'une technique encore en voie de développement; elle nécessite certaines connaisances mathématiques. Les problèmes posés sont assez complexes à cause du fait que nous avons des coûts indivis.

Cependant, pour faire face à ces problèmes, le Pacifique-Canadien possède ce que je crois être le centre de calcul électronique le plus avancé du Canada. Tout au moins en ce qui concerne le secteur de l'industrie privée—car je ne vais pas tenter de nous comparer avec le Gouvernement dans ce domaine—ce centre est le plus avancé. Dans la mise au point de nos méthodes de compilation des coûts, nous avons fait appel aux conseils des meilleurs mathématiciens du pays. Nous avons eu l'appui de gens comme le Dr William Hood, un garçon originaire de la Saskatchewan, qui a fait son chemin d'une façon brillante dans le domaine des mathématiques à Toronto et qui a déjà agi en qualité de conseiller du Gouvernement fédéral. Il a consacré un grand nombre d'heures de travail au profit de notre Compagnie et nous avons également bénéficié des conseils d'autres experts en la matière.

En plus de cela, nous possédons parmi notre personnel des gens extrêmement bien qualifiés. Ces techniques analytiques ont fait des progrès remarquables. Je me souviens que quelqu'un a fait allusion à un certain moment à un livre écrit par Jackman. Ce livre faisait partie de la bibliographie du cours de transport dont nous nous servions lorsque je faisais mes études. Ce livre est complètement dépassé par les progrès effectués ces dernières années. Il s'agit là d'une discipline qui se transforme très rapidement et je tiens à vous assurer que le Pacifique-Canadien ne s'est pas du tout laissé distancer lorsqu'il s'est agi d'adopter ces techniques nouvelles de compilation des coûts. Nous les avons mises au point et nous en avons discuté en de nombreuses occasions avec des tribunaux possédant des pouvoirs de réglementation. Vous trouverez cela à la page 16.

Ceci nous amène maintenant à la question du prix des billets qui a été traitée par M. Crump. Le point important qu'il s'agit de souligner ici est que l'on ne devrait pas instaurer des tarifs de passagers réduits, si cette mesure a pour résultat de capturer un traffic qui conduit à une perte pour le transporteur ayant réussi à s'assurer cette clientèle au détriment d'autres moyens de transport qui, eux, seraient en été de transporter ce trafic d'une manière économique et profitable. Il ne fait aucun doute que le Plan «Faresaver» ainsi que d'autres

plans prévoyant des billets à prix réduits introduit au pays fin 1963, ont détourné un certain trafic que les autobus et les avions auraient pu transporter à profit, et a capturé du trafic au bénéfice des chemins de fer que ces mêmes chemins de fer ont ensuite dû transporter à perte.

Le progrès réalisé par les moyens de transport autres que ferroviaires sont traités à la page 16 et au haut de la page 17. Ce sont là toutes des constatations qui sont normalement vérifiées par la Commission des transports. Elle possède ses inspecteurs; ceux-ci font leurs tournées dans le pays. Ils sont sur place; ils font rapport à la Commission. Ils connaissent la situation. La Commission étudie les services offerts au public en guise d'alternative au service ferroviaire. Nous soumettons nos déclarations décrivant ces services; nous citons des représentants qualifiés de ces autres moyens de transport devant ces organismes et nous pouvons ensuite dire avec certitude que, «Il n'y a aucune raison de croire que la Commission n'a pas examiné soigneusement la suffisance des services autres que ferroviaires dans ce cas particulier».

Le PRÉSIDENT: Avant de passer à l'examen de vos projets pour l'avenir, nous allons suspendre la séance pendant un quart d'heure.

● (11.30 a.m.)

Le PRÉSIDENT: Avant de poursuivre le témoignage de M. Sinclair, je crois que nous devrions discuter la question de l'ajournement. Lorsque j'en ai parlé au sous-comité la semaine dernière, il entrait dans mes intentions d'ajourner à une heure et de reprendre la séance à 3 h. 30 cet après-midi, soit après les Ordres du jour. Je crois qu'il n'y aura aujourd'hui qu'une heure de consacrée aux questions. Nous pourrions reprendre la séance à 3 h. 30. Je vais, aujourd'hui, également demander que le Comité consente.

M. BYRNE: Les questions prendront quarante minutes.

Le PRÉSIDENT: Quarante minutes. Eh bien, 3 h. 30 nous laisserait encore suffisamment de temps pour revenir ici, si cela reçoit votre approbation.

Je vais également vous demander de consentir aujourd'hui à l'adoption d'une motion présentée la semaine dernière et proposant qu'il nous soit permis de nous réunir alors que la Chambre siège. J'ai été avisé par M. Crump que lui-même, M. Emerson ou M. Sinclair seraient prêts à demeurer ici aussi longtemps que notre comité aura besoin de leurs services et qu'ils seront présents à toutes les séances. Si le Comité désire appeler d'autres témoins, les représentants du Pacifique-Canadien sont prêts à revenir devant ce comité plus tard. Sommes-nous d'accord pour reprendre la séance à 3 h. 30 cet après-midi?

Il en est ainsi décidé.

Le PRÉSIDENT: Parfait. Alors j'aimerais également que l'un de nos membres propose une motion à l'effet que le mémoire du Pacifique-Canadien, celui comprenant 39 pages et que M. Sinclair est en train de commenter, soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui. Pourrais-je entendre une proposition à cet effet?

Proposée par M. Byrne, appuyée par M. Southam, la proposition est adoptée.

A présent, la parole est à M. Sinclair. Je m'excuse de vous avoir interrompu.

M. SINCLAIR: Merci, monsieur le président. Messieurs les membres du Comité, nous sommes à la page 17 du mémoire. M. Crump nous dit dans le premier paragraphe quels sont les projets d'avenir du Pacifique-Canadien dans le domaine du service des passagers. J'attire également votre attention sur le paragraphe au bas de cette page disant qu'il s'agit d'évaluer aussi exactement que possible les besoins de ce service des passagers au cours des années à venir, et qu'il faut tenir compte des différentes disponibilités au niveau de l'équipement roulant pour passagers, tant sous forme de voitures que de locomotives.

A la page 18, nous traitons de notre politique récente concernant certaines parties de notre matériel. Nous avons envoyé à la ferraille des voitures démodées, tandis que d'autres ont été transformées en wagons d'habitation ou d'atelier pour les équipes d'entretien. Ce détail n'est pas indiqué à cet endroit mais c'est bien ce que nous avons fait. Il faudrait l'ajouter au tableau. Et nous avons aussi transformé pour le service de marchandises des locomotives diesel qui avaient été retirées du service des passagers. Ceci comporte, comme l'a expliqué M. Crump, une transformation des engrenages de la boîte de vitesses de sorte que la locomotive est capable d'une vitesse de pointe de quelque 89 à 90 milles à l'heure.

Le service de marchandises diesel est conçu pour une vitesse maximale de 65 milles à l'heure, et, grâce à cette transformation, la puissance utile de la locomotive se trouve accrue de quelque 30 pour cent, du moins dans le cas d'une locomotive diesel de 1,500 à 1,800 cv. Ce qui revient à dire que les locomotives que nous utilisions dans le *Dominion,* par exemple, ont été transformées et opèrent actuellement d'une manière plus efficace mais à une vitesse réduite à 65 milles à l'heure dans le service des marchandises. Si nous n'avions pas fait cela, nous aurions dû nous passer d'une capacité motrice d'environ 30 pour cent par unité motrice.

L'inventaire actuel de l'équipement pour passagers de la Compagnie du Pacifique-Canadien comprend, outre les automotrices diesel, des wagons en acier inoxydable qui seront entièrement utilisés dans la composition du train transcontinental *The Canadian* et celle des trois services interurbains dont M. Crump a fait mention. Certains de ces services interurbains devront également faire appel à notre matériel roulant peint en rouge de Toscane de production récente et qui se trouve encore dans un état acceptable par le public des voyageurs. Nous possédons également parmi nos wagons peints en rouge toscane des unités qui sont actuellement démodées. Les voyageurs ne s'en serviront pas sans protester. Je tiens à souligner la phrase suivante: à la lumière de la demande effective présente et future, il n'y a aucune justification à avancer pour l'achat de matériel roulant nouveau et dispendieux, ni pour la restauration à prix d'or du vieil équipement en notre possession.

A l'heure actuelle, le Pacifique-Canadien ne dispose dans son parc de locomotives plus que de 28 unités diesel dont la boîte de vitesses est adaptée au service de passagers. Même si nous tentions d'acheter des nouveaux diesels pour le service de passagers, l'activité économique actuelle au Canada est telle, et ceci s'applique à l'industrie produisant les locomotives diesel aussi bien qu'à toutes les autres industries, que le délai de livraison serait d'environ un an. Cependant, d'après les résultats de l'analyse que nous avons faite de la situation telle qu'elle existe actuellement et telle que nous la voyons se profiler dans l'avenir, il n'existe aucune justification pour l'achat de locomotives diesel additionnelles pour le service de passagers. Je tiens également à insister sur le fait—mentionné à la page 18—et c'est là un fait important eu égard à certaines remarques qui ont été faites, que le parc diesel du Pacifique-Canadien est un excellent parc de locomotives. Il rend des services de premier ordre et, tenant compte des exigences fantastiques posées par la tâche imposée à la Compagnie, tâche qu'elle est occupée à remplir pleinement, malgré des difficultés d'envergure majeure, nous possédons maintenant dans cet inventaire 50 unités que la Compagnie a louées à des compagnies ferroviaires américaines.

• (11.40 a.m.)

Il s'agit ici de 50 locomotives diesel provenant d'un certain nombre de compagnies de chemin de fer américaines et elles comprennent 42 unités de ligne et 8 unités de manœuvre. Malheureusement, nous venons d'apprendre que quelques-unes de ces compagnies américaines, du reste toujours extrêmement coopératives, vont bientôt avoir besoin de leurs locomotives. Dix des unités que nous opérons actuellement sous bail devront être rendues à leurs propriétaires pour la fin du mois. Ce sont là des locomotives que les lignes américaines

utilisent dans le transport des minerais et cette opération est habituellement discontinuée pendant la saison d'hiver. La compagnie *Duluth Missabe and Iron Range* en est un exemple et c'est celle-là qui réclame ses dix unités pour la fin du mois. Et le mois prochain, il est probable que la compagnie *Lake Superior and Ishpeming* rappellera ses unités à elle—nous en avons quatre.

Au bas de la page 18, nous établissons une comparaison entre tous les tarifs de passagers et examinons quelle a été leur évolution au cours de la période 1949-1965. L'année 1949 constitue une année de base pour plusieurs analyses statistiques effectuées par des services gouvernementaux. Nous soulignons que les tarifs de passagers autorisés par la Commission des Transports comme étant justes et raisonnables ont augmenté, depuis 1949, de 4 cents à 5 cents dans le territoire Calgary-Edmonton et stations situées à l'est de ces centres, et de 4½ cents à 5 cents à l'ouest de ces centres. Cependant, à cause des tarifs à prix réduit, de concurrence, le taux effectif, le tarif effectif moyen chargé par le Pacifique-Canadien en 1965 fut de 2.73 cents par passager et par mille, comparé à 2.72 cents en 1949. En d'autres termes, le paiement effectif pour le service de passagers ferroviaire au Canada est le même aujourd'hui qu'il l'était en 1949 et nous vous prions de comparer cet état de choses avec l'indice du coût de la vie qui a augmenté de 39 pour cent au cours de la même période.

Il est évident que des tarifs de passagers ferroviaires maintenus à 2.73 cents sont trop bas par rapport aux coûts auxquels nous devons faire face aujourd'hui et sont de beaucoup en dessous de ce que la Commission des Transports a jugé être juste et raisonnable.

Nous traitons ensuite d'un point que je considère très important. M. Crump y a fait allusion. Nous déclarons formellement qu'il est difficile d'indiquer aucun facteur qui pourrait tendre à arrêter la tendance actuelle si défavorable au service de passagers ferroviaire tel que nous le connaissons aujourd'hui. Et nous expliquons pourquoi il en est ainsi. M. Crump traite ensuite en détail de la Ligne Takata, de la formidable mise de fonds qui y a été nécessaire et des différences qui existent dans la situation au Japon comparée à celle au Canada. Personnellement, j'ai aussi eu le privilège de voyager à bord de ce train et, comme l'a dit M. Crump, il est magnifique. J'ai été renversé par le coût de construction. Et, en tant que natif du Manitoba, et ayant parcouru quelques-unes des routes entre Tokyo et Osaka, j'avais été surpris de constater que le genre de routes qu'avait connu le Manitoba il y a des années n'a pas disparu de la terre mais a été transporté comme par magie dans cette région entre Tokyo et Osaka. Vous ne seriez pas capable de les parcourir en automobile s'il se mettait à pleuvoir. Ces routes sont bien pires qu'une route rurale des années 1920; elles tortillent dans tous les sens, manquent totalement de gravier et ont tôt fait de vous faire comprendre pourquoi tout le monde voyage en train. C'est là la façon dont ces gens se transportent.

Le corridor du nord-est des États-Unis, voilà qui constitue un sujet d'étude très intéressant pour toute personne quelque peu intéressée aux problèmes du transport en commun. Les coûts sont très élevés. Le président des États-Unis a déjà rendu disponible un fonds de $90 millions. Mon expérience me dit que ces premières évaluations sont toujours dépassées lorsque le projet est finalement terminé, et je suis donc enclin à parler d'un coût total probable de plus de $100 millions. La densité de population est très différente là-bas de ce qu'elle est par ici. Je suis certain que plusieurs d'entre vous ont été dans la région entre New-York et Washington, où je ne ferai mention que de centres urbains tels que Philadelphie et Baltimore. Comparez donc cette situation avec la densité que nous avons ici au Canada. Nous n'avons rien qui puisse se comparer à New-York et Washington avec, entre les deux, des centres comme Baltimore et Philadelphie.

Nous parlons de cela jusqu'à la page 21, et ce qu'il faut retenir de tous ces projets de super-trains futuristes, aux États-Unis, au Japon et dans le cas du projet dont il a déjà été question au Canada, c'est que ce sont les

gouvernements qui sont appelés à en fournir les fonds. A présent, il me semble qu'il reste à décider si un pays, ne comptant que 20 millions d'habitants dans toute sa vaste étendue, peut se permettre le luxe de ce genre de dépense. Il est hors de doute qu'il faut que cet argent soit fourni par quelqu'un, et j'ai lu quelque part que le National-Canadien a déclaré qu'il s'attendait à ce que le Gouvernement souscrive cet engagement financier. Cela a été publié dans la presse.

Il est évident, comme l'a fait remarquer M. Crump, que tout ceci est hautement spéculatif. Il s'agit ici de trains complètement différents de ceux opérant sur la ligne Takata dont nous parlions tout à l'heure. Ces nouveaux projets nécessiteront des expériences, des recherches et il y aura des gros problèmes tant en ce qui concerne leur opération qu'en ce qui a trait à la construction de leurs voies.

La partie suivante de notre exposé traite des effets qu'auront le programme actuel de la Compagnie ainsi que ses plans pour l'avenir. M. Crump a traité de la suggestion qui a été faite voulant que le Pacifique-Canadien ait délibérément diminué la qualité de son service de passagers, et il a déclaré qu'elle était réellement la politique de la Compagnie. Il a dit que ces accusations sont sans aucun fondement.

Il a dit que la politique de la Compagnie prévoit que le service de passagers ferroviaire sera maintenu partout où une demande effective s'en fera sentir.

Ensuite, nous traitons de la question des employés de la Compagnie. Je ne sais si les membres du Comité se rendent compte du fait qu'au Pacifique-Canadien nous avons une équipe excellente d'employés dévoués et combien nous nous réjouissons de cette belle coopération, depuis M. Crump jusqu'au gars qui a commencé à travailler chez nous ce matin. Au Pacifique-Canadien, nous ne venons pas tout simplement au travail; nous venons plutôt prendre nos ordres, comme dans une armée, et ceci dénote bien l'esprit de corps qui règne chez nous. Nous avons beaucoup pensé à ce que nous pourrions faire lorsque la clientèle utilisant un service de passagers diminue et que ce service devient superflu. Je tiens à dire, en ma qualité d'officier de la Compagnie qui a été mêlé à plusieurs négociations industrielles et autres questions du domaine du travail, que je suis convaincu que la très grande majorité des employés du Pacifique-Canadien désirent être occupés à des tâches productives. Ils n'aiment pas être employés dans des positions superflues. Je crois que ceci est important. La sensation d'être superflu est néfaste pour le moral. Les gens qui travaillent, et certainement ceux qui travaillent pour le Pacifique-Canadien, veulent en grande majorité être occupés à des tâches productives; ils ne veulent pas être employés dans l'opération de trains, soit que ceux-ci soient vides ou qu'ils soient remplis au moyen de tarifs couvrant moins que les frais, tout en détournant des passagers d'autres moyens de transport qui pourraient les servir en réalisant un profit net. Il y a, bien entendu, des exceptions, mais la majorité pense comme je viens de l'exprimer.

En ce qui concerne les relations entre la Compagnie et le peuple canadien. Je parle maintenant comme l'un de ceux qui ont eu l'avantage de profiter des leçons d'histoire du Canada données à l'Université du Manitoba sous la direction de savants historiens tels que le présent ministre des Transports, bien connu de vous tous; j'ai été parmi ses étudiants alors que je fréquentais cet alma mater. Cela peut surprendre un peu car je parais plus vieux que lui. Mais non. A l'Université du Manitoba, nous avons toujours été très fiers des relations qu'a établies M. Pickersgill alors qu'il faisait partie de la Faculté d'histoire de cette université. Certains de ses élèves ont ensuite été choisis comme boursiers Rhodes et sont devenus des historiens de renom au Canada. Et rappelez-vous également qu'à cette époque son doyen n'était nul autre que le grand Dr A. R. M. Lower, qui a écrit ce que je crois être le meilleur livre d'histoire du Canada, une œuvre que nos enfants ont maintenant le privilège de lire. Voilà ce que j'avais à dire concernant ce détail anecdotique sur un aspect de la vie de M.

Pickersgill dont quelques-uns d'entre vous n'étaient peut-être pas au courant.

A tout événement, en tant que Canadien qui a eu le privilège de fréquenter l'Université du Manitoba, et il y en a quelques-uns de cet alma mater au Pacifique-Canadien, l'histoire nous tient à cœur, nous aimons l'étudier et nous avons traité des aspects historiques de la question dans ce mémoire. L'historique de la formation du syndicat qui construisit le Pacifique-Canadien constitue un épisode admirable. Il a de l'allure, il est rempli de courage. Et notre mémoire expose certains faits ayant trait à cette épopée. Quelle était la somme que le gouvernement était prêt à consentir? Combien d'acres de terres allait-il réserver au profit de la Compagnie? Les chiffres sont indiqués ici; les citations sont faites en détail. Il ne s'agissait pas de 25 millions d'acres mais bien de 100 millions d'acres.

Lorsque George Stephen négocia avec Sir John A. Macdonald, l'histoire vous confirmera qu'il répétait: «Donnez-moi plus d'argent et moins de terres». Pourquoi insistait-il là-dessus? Parce que la terre était pratiquement sans aucune valeur. Personne n'était prêt à l'acheter, personne n'y était intéressé. Nous avons ensuite traité de certains autres problèmes de l'époque. Les difficultés auxquelles dut faire face Alexander Mackenzie, et nous faisons allusion à l'affaire Allan, à l'échec de Mackenzie dans ses efforts visant à réaliser son projet, au contrat octroyé par Sir John à Onderluk, à l'entreprise de la construction à partir de l'océan Pacifique et, en page 25, nous parlons du rapport de la Commission royale de 1882. Que disait ce rapport? Que la construction s'exécutait strictement comme s'il s'agissait de travaux publics, qu'on y sacrifiait de l'argent, du temps et toute idée d'efficience. Le rapport se plaignait de ce que nombre de personnes avaient été engagées non pas à cause de leur compétence mais pour des raisons de patronage politique; que des travaux de grande envergure se faisaient avec beaucoup moins de considération pour l'économie et l'efficience que s'il s'était agi d'une entreprise privée, et que la manière dont étaient octroyés les contrats n'était pas de nature à garantir que les travaux seraient exécutés au coût le plus bas et le plus tôt possible. Tout cela se passait en 1882 alors que le gouvernement était occupé à tirer au clair la situation chaotique dans laquelle se trouvait alors la construction du Pacifique-Canadien avant que ce projet ne fût repris par le Syndicat dirigé par George Stephen.

Mais avant que Stephen et Macdonald ne signent leur fameux contrat, Sir John se rendit en Angleterre espérant obtenir de l'aide du Gouvernement britannique. Les Anglais déclinèrent. Il tenta ensuite de persuader le Grand Tronc de terminer la construction; mais cette compagnie refusa également. M. George Stephen et ses associés vinrent à la rescousse du Gouvernement, comme il est expliqué ici, en construisant le Pacifique Canadien et sauvegardant l'Ouest au bénéfice du Canada. Comme je l'ai fait remarquer, c'était une époque admirable, courageuse. Nous pouvons nous considérer chanceux ici au Canada de posséder dans notre histoire une telle époque, de tels exploits.

Vient ensuite le texte du préambule à la Loi instituant en corporation le Pacifique Canadien. Je vous suggère de lire ce préambule que nous avons cité dans le mémoire. La pureté du style, la tournure de phrase, tout cela mérite de nous remplir de fierté.

A présent, examinons quelle fut la récompense, le prix offert en échange de cette promesse de construire le chemin de fer en une époque de dix ans, de le pourvoir de l'équipement nécessaire et de le maintenir en opération. Un total de $25 millions ainsi que 25 millions d'acres de terres. Malgré cette contribution, les gens qui assumèrent la responsabilité de cette construction faillirent tout de même perdre tous leurs investissements. Il est un fait inéluctable—un fait historique, que les membres du Syndicat engagèrent tous leurs biens personnels, hypothéquèrent leurs foyers, obtinrent de l'aide de leurs épouses et de leurs amis afin de parvenir à terminer avec succès cette entreprise formidable. Ils faillirent tout perdre, mais grâce à leur courage et à leur résolution, ils finirent

par triompher de toutes leurs difficultés et menèrent leur tâche à bonne fin, non pas au bout de 10 ans mais en 5 ans.

A la page 27, nous attirons l'attention sur une erreur malheureusement assez populaire qui consiste à se baser sur la valeur actuelle des terres, et à dire que c'est là la valeur que ces terres possédaient en 1881. Comme je l'ai fait remarquer, vous pouvez lire les livres d'histoire du Canada. Ces terres étaient sans valeur. En outre, le Syndicat du Pacifique-Canadien n'a jamais reçu, ni de la Compagnie du Pacifique Canadien, les 25 millions d'acres. Environ 6 millions de ces acres furent abandonnés en faveur du Gouvernement en paiement d'une dette à raison de $1.50 l'acre.

Malgré tout cela, la Compagnie a réussi à se tailler une place honorable dans le domaine de la colonisation des terres vierges. Cette performance est décrite dans le mémoire et elle est en contraste avec la manière dont certaines autres compagnies de chemin de fer menaient leur politique de colonisation des terres desservies par le rail.

• (11.50 a.m.)

Le Pacifique-Canadien gère des fermes expérimentales dans l'ouest du pays; il a introduit un système d'irrigation en Alberta; il a importé d'Écosse et d'ailleurs du bétail primé pour l'amélioration de l'élevage. Sa politique d'immigration s'avéra efficace et amena des colons au Canada en provenance de l'Europe à une époque où le Gouvernement n'était pas en mesure de faire tout ce qu'il eût aimé faire dans ce domaine en vue de coloniser cette vaste étendue de l'Ouest que le Pacifique-Canadien avait ouvert à la colonisation.

Nous citons, au bas de la page 27, des œuvres de Harold Innis, qui est un auteur canadien de très grand mérite:

«L'exécution du contrat par l'achèvement de la ligne principale du chemin de fer marqua un jalon historique dans l'expansion de la civilisation à travers le Canada.»

Au haut de la page 28 se trouve une citation du rapport de la Commission Duff de 1932. Vous vous rappellerez que le Juge Duff fut l'un des juristes les plus distingués du Canada, un juriste qui a été reconnu comme l'un des meilleurs esprits juridiques de l'histoire, et auquel ses confrères anglais rendirent un hommage émouvant à l'occasion de son décès. C'est là l'homme qui a écrit ces lignes:

«A cause de cela, le Pacifique Canadien, le contribuable le plus considérable au Canada, a été soumis à la concurrence de lignes de chemin de fer appartenant à la Couronne et gérées par l'État, et appuyées par les ressources financières de tout le pays. La compagnie, elle, le Pacifique-Canadien, avait rempli honorablement ses obligations contractuelles originales vis-à-vis du Parlement canadien». Je laisse le reste de la citation à votre lecture personnelle.

Vient alors une citation du Professeur Hodges, qui a fait une étude très poussée de l'aménagement de l'Ouest canadien, et je pense que les habitants de cette région apprécieront certaines de ses observations, surtout celles traitant de ces subsides accordés sous forme de terres et d'argent. Il fait remarquer que Sir John A. Macdonald faisait preuve d'un sens des affaires très développé lorsqu'il accorda à la Compagnie ces 25 millions d'acres plutôt que l'équivalent en argent, vu que de cette manière il forçait le Pacifique-Canadien à assumer le rôle d'agent des terres favorisant ainsi la colonisation. Il poussa donc le Syndicat à faire tout en son pouvoir afin d'ouvrir l'Ouest à la colonisation. Ensuite, il cite le *Manitoba Free Press*, un journal qui n'a jamais été un admirateur du Pacifique-Canadien, et voici ce que déclare ce journal: «L'énergique encouragement donné à l'immigration et à la colonisation de l'Ouest pesèrent plus lourd dans la balance que le nombre de dollars et d'acres octroyés pour la construction du chemin de fer». Et le journal conclut que «Sur la base de ce critère, le Pacifique-Canadien n'a certainement pas été trouvé en défaut».

N'est-il pas curieux de constater comme les gens ont la mémoire courte, à en juger par ce que l'on peut lire aujourd'hui? Il demeure que nous avons rempli dans le passé, et que nous continuons à remplir, toutes les obligations de la Compagnie vis-à-vis du peuple du Canada.

M. Crump a parlé des problèmes fondamentaux des transports au Canada. Le mémoire explique cela. J'attire votre attention tout particulièrement sur la page 29 où il est souligné que la Compagnie du Pacifique-Canadien est consciente de ses responsabilités en tant que compagnie de transport, mais aussi en tant que compagnie tout simplement canadienne. Au Pacifique-Canadien, nous sommes tous fiers du fait que plus de la moitié de nos parts ordinaires est entre les mains de Canadiens.

Notre mémoire traite ensuite de la Commission des Transports. Nous insistons sur le fait que leur responsabilité consiste à sauvegarder les intérêts du public au Canada contre les abus possibles des compagnies ferroviaires. Et les compagnies peuvent confirmer le fait que la Commission remplit cette fonction au plus haut degré. A présent, la Commission a bien souvent rendu un jugement défavorable à la compagnie du Pacifique-Canadien, et pourtant, le Pacifique-Canadien est forcé de reconnaître que la commission constitue l'organisme le plus compétent au Canada en matière de transport, et surtout en ce qui concerne les répercussions du transport sur les intérêts du peuple canadien, et il est hors de doute que le public est extrêment bien servi par cette commission.

J'ai eu personnellement l'occasion de rencontrer cette commission et de comparaître devant elle, la Commission des Transports, et aussi devant l'*Interstate Commerce Commission*, la *Federal Power Commission* et la *Federal Communication Commission* des États-Unis.

J'ai lu beaucoup de jugements rendus par le tribunal compétent en matière de tarifs en Grande-Bretagne, et je puis déclarer, Messieurs, que cette Commission des Transports du Canada supporte très bien la comparaison avec ces autres organismes de réglementation.

A la page 30, nous poursuivons en expliquant quels sont les critères que la Commission a adoptés afin de rendre son jugement. Il y a eu un léger malentendu à ce sujet à cause du texte produit par le commissaire Griffin lors du premier jugement rendu au sujet du *Dominion*. Son avis a été cité hors de son contexte, sans quoi il est facile à comprendre. Ce à quoi le commissaire faisait allusion dans ce texte-là, c'était la question du devoir, des obligations et des responsabilités de la Commission en vertu de l'article 315 de la Loi sur les chemins de fer, qui n'ont rien à faire avec les aspects socio-économiques ou de relations industrielles. C'est là tout ce que voulait dire le commissaire Griffin. Les véritables critères furent énoncés par le commissaire en chef. Nous expliquons cette question en détail aux pages 30 et 31. Il s'agit d'un équilibre à atteindre entre la commodité du public et les pertes encourues par la compagnie ferroviaire. Ceci exige de la compétence, du tact, et l'exercice d'un jugement juridique bien développé.

● (12.00 a.m.)

Ce jugement—et je suggérerais qu'il vaut la peine d'être lu très attentivement—nous montre bien comme le problème a été examiné avec soin. Je tiens à déclarer, monsieur le président, et nous l'avons déclaré également dans notre mémoire, que lorsque la Commission fait des constatations et rédige des conclusions, soit que celles-ci nous soient favorables ou défavorables, elles sont toujours dignes d'attention et de respect. J'ai lu certaines attaques contre l'impartialité de la Commission des Transports et je déclare qu'elles sont sans fondement. Je dis cela ayant comparu devant la Commission et j'ajouterais, messieurs, que d'attaquer l'impartialité de cette cour uniquement parce qu'elle vous a donné tort mérite d'être critiquée pour la bonne raison que si le respect de la justice s'en allait, ce serait la faillite de nos institutions.

M. Crump a fait allusion à la Commission royale sur les Transports, présidée par M. MacPherson. Voilà une commission qui a traversé le pays d'un bout à l'autre, et cela plusieurs fois.

Et, avant que je ne l'oublie, si vous me permettez de retourner en arrière, je vous prierais de noter que dans le cas du *Dominion,* jamais la Commission —et ceci ne se trouve pas dans notre mémoire—jamais la Commission n'a rendu de décision préliminaire à l'audition aussi onéreuse pour une compagnie ferroviaire que celle rendue lorsqu'elle ordonna l'enquête au sujet du *Dominion.* Lisez la note. Constatez par vous-mêmes quel fardeau de preuve elle imposait au Pacifique-Canadien. Dans toute l'histoire de la Commission il n'y en a jamais eu d'aussi lourde que celle-là. Et le Pacifique-Canadien a été obligé de satisfaire ce fardeau de preuve au cours de son audition concernant le train *Dominion.*

Comme je l'ai déjà dit, la Commission royale MacPherson a visité toutes les parties du Canada. Elle a tenu de nombreuses audiences ici à Ottawa et aussi dans toutes les autres grandes villes du pays. Et, ne l'oublions pas, il s'agissait là d'un groupe de personnes fort distinguées du monde intellectuel. La commission était présidée par Me Murdo MacPherson que tous les Canadiens de l'ouest du pays connaissent comme un spécialiste des transports et un membre du barreau distingué. Il y avait parmi les membres un dirigeant du monde agricole et mathématicien; un économiste, le Dr Platt, de l'Alberta; un dirigeant du monde financier de la Colombie-Britannique; un chef ouvrier de l'Ontario possédant une très grande expérience; un économiste forestier du Québec ainsi que celui qui était alors directeur de la Commission des Transports des Provinces Maritimes et qui maintenant préside aux destinées du Conseil des Ports Nationaux. Voilà ceux qui composaient cette Commission royale.

A la page 32 et suivantes, nous avons reproduit une partie des témoignages qui furent enregistrés devant cette Commission au sujet du service de passagers ferroviaire. Le premier témoin est l'honorable Duff Roblin, premier ministre du Manitoba, alors qu'il était interrogé par Me Arthur Mauro, l'avocat retenu par cette province. M. Roblin établit la distinction entre services de passagers sur ligne principale et sur ligne auxiliaire et il déclare, ce que nous citons au bas de la page 32: «En ce qui concerne les services de passagers sur ligne principale, la situation idéale serait sans doute celle où ce service de passagers produirait suffisamment de revenus pour couvrir tous les frais attribuables directement ou indirectement à ce service.» Ceci veut dire le coût variable aussi bien que le coût constant. Voilà ce que déclara le premier ministre du Manitoba; ces services devraient couvrir tant les frais variables que les constants (généraux). Il ajoute que cet idéal ne peut apparemment pas être atteint et, dans ces conditions, il fait deux suggestions: premièrement, la compagnie de chemin de fer devrait continuer à éliminer les services qui font double emploi; deuxièmement, si certains services de passagers sur ligne principale s'avèrent requis dans l'intérêt national—il emploie les mots «jugés nécessaires, jugés dans l'intérêt national»—alors ces pertes devraient être absorbées par le trésor fédéral. Voilà pour le témoignage du premier ministre Duff Roblin.

Ensuite nous avons le témoignage du Dr H. W. Harries, le doyen de la Faculté de Commerce à l'Université d'Alberta et depuis de longues années représentant attitré de la Province d'Alberta. Il répondit à M. Frawley dans les termes suivants: «Je ne puis concevoir qu'il existe une nécessité au monde pour que le Canadien-National et le Pacifique-Canadien opèrent des services de trains de passagers à partir de cette ville, il parlait ici à Ottawa, à destination de Vancouver uniquement pour accommoder quelques personnes qui ne sont pas prêtes à payer le prix entier du service. Si c'est le cas et si le service ne s'avère pas rentable, alors abolissons le service.» Voilà l'avis du témoin expert de l'Alberta. Il ne s'agit de personne d'autre que du doyen de l'École de commerce de l'excellente université d'Alberta.

Passons maintenant au Dr Ernest W. Williams, professeur à l'Université Columbia, un autre ami de M. Frawley. Il représentait le Manitoba et l'Alberta. Et qu'a-t-il dit? «La question se pose de savoir s'il existe des raisons économi-

ques convainquantes pour la continuation de services de passagers ferroviaires sauf dans le cas spécial du transport urbain et des transports à courte distance et forte densité, dont les exemples semblent être rares au Canada.»

Ensuite le Dr Hughes, doyen de la Section des Transports à la Faculté de Commerce de l'université de Colombie-Britannique, fut entendu en tant que représentant de la Colombie-Britannique. Il déclara: «Il y aura toujours des objections assez fortes contre l'abandon, de la part d'une minorité intéressée. Et cependant il est évident, par le fait même, que le service n'est pas rentable, que la majorité des clients ont déjà transféré leur allégeance à des moyens de transport qui font concurrence aux chemins de fer. L'hésitation des clients éventuels à rémunérer ceux qui leur offrent le service, semble indiquer qu'il n'est plus indispensable.»

Plus loin, nous citons les conclusions de la Commission royale. M. Crump a cité des extraits de cette partie de notre mémoire. Je passe maintenant à la page 35. Nous avons appuyé sur une des observations de la Commission, à savoir que les chemins de fer désertent les localités, en retirant leurs trains de voyageurs; si la question était envisagée plus objectivement, on verrait que ce sont les localités qui désertent les trains de voyageurs.

Nous portons ce fait à votre attention, monsieur le président, et messieurs les membres du comité, non pas sous forme d'un grief ni pour nous plaindre du public mais pour appuyer sur la nécessité de remanier les services de façon qu'ils correspondent à la demande réelle.

Ce n'est pas tout. Au bas de la page, un passage mérite de retenir votre attention: «Si, dans l'élaboration de la politique future des transports au Canada, on ne tient pas compte des conclusions de la Commission royale MacPherson qui, dans une large mesure, portent sur les services de voyageurs, les problèmes actuels persisteront puisqu'ils n'existe aucune autre solution judicieuse et rationnelle».

Nous parlons ensuite des obligations que nous impose notre statut de société canadienne. Puis nous nous arrêtons aux conclusions auxquelles en vient le Conseil économique du Canada dans son *Premier Exposé annuel.* M. Deutsch, un autre Canadien de l'Ouest, y expose son avis sur la nécessité d'assurer la productivité maximum de nos moyens de transport par leur pleine utilisation.

Puis nous nous reportons à la page 1284 du hansard du 15 février, aux déclarations du ministre des Transports. Arrêtons-nous-y un instant. «Je ne m'imagine pas qu'il y ait vingt millions de gens, quelque part ailleurs dans l'univers, qui aient à payer de telles sommes pour leurs déplacements», a dit le ministre. Voilà son premier point. Voici maintenant le deuxième: «Il n'y a pas un autre pays de 20 millions d'habitants dans l'univers qui dépend tant, pour maintenir son niveau de vie, de l'exportation d'une grande partie de ses produits dans le reste de l'univers». Et ceci: «Ces deux faits signifient que si les producteurs canadiens doivent obtenir un rendement raisonnable pour leurs produits et pour ce qu'ils vendent sur les marchés d'exportation, le coût du transport des marchandises ne doit pas être trop élevé. Voilà un élément fondamental du transport au Canada.»

Et voici l'alinéa suivant: «A moins d'affecter des sommes exagérées à nos services de transport, nous devrons abandonner ces services quand il y aura dédoublement. Si nous voulons maintenir un niveau de vie élevé et accorder des loisirs convenables à nos vieillards, nous devons nous montrer efficaces. Nous devons être prêts à nous débarrasser des services désuets et de ceux qui ne sont presque plus utiles.»

Enfin, au dernier alinéa, le ministre déclare que le coût du service doit être acquitté soit par ceux qui en profitent ou par ceux qui profitent d'un autre service, ce qui veut dire que le coût doit en retomber sur le tarif-marchandises ou sur les contribuables. Il déclare qu'il n'existe pas de troisième solution. En somme, il répète exactement ce qu'ont dit les économistes Harries, Williams et Hughes, que j'ai cités. Il ne fait que reprendre, en substance, les conclusions de la Commission royale MacPherson.

J'en viens maintenant à la dernière page du mémoire. Vous permettez, monsieur le président? Nous demandons: «Se peut-il que non seulement le Pacifique-Canadien mais aussi la Commission des transports, la Commission royale d'enquête sur les transports, le Conseil économique du Canada, en même temps que des spécialistes expérimentés, des professeurs, les témoins experts du monde du commerce que j'ai mentionnés, et d'autres qui ont exprimé les mêmes vues, se soient tous trompés quant à la politique jugée la meilleure pour le Canada en matière de transport? Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, on vient de vous présenter le mémoire du Pacifique-Canadien. Le moment d'interroger les témoins est donc venu mais, auparavant, je veux vous informer officiellement de la présence de l'honorable John Turner, ministre sans portefeuille, qui assistera à toutes nos séances et qui pilotera les réunions du comité pour l'audition des représentants du Pacifique-Canadien. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre; vous aurez sans doute quelque chose à nous dire durant les audiences.

M. McIntosh est en tête de la liste.

M. McINTOSH: Monsieur le président, le chef de notre groupe de conservateurs, M. Bell, me rappelle qu'il y a lieu de féliciter MM. Crump et Sinclair de leurs exposés. Je puis vous assurer qu'il n'était pas nécessaire de me le rappeler car j'ai trouvé leurs observations très convaincantes; comme l'a dit un député, ils nous ont parlé sur un ton modéré et raisonnable. Je crois pouvoir dire au nom de nous tous qu'ils se sont montrés compréhensifs, sincères, très francs et directs. Nous sommes maintenant très bien fixés sur la position du Pacifique-Canadien. Ils nous ont dit très clairement qu'il y a certains faits qui ne peuvent être écartés. Il s'agit de nous demander quels sont ces faits.

Pendant que vous commentiez le mémoire que nous avons sous les yeux, de même que le résumé et le mémoire principal, monsieur Crump, je me suis demandé si, à quelques rares retouches près, vos observations ne pourraient pas s'appliquer aussi à votre train, le *Canadian*. Peut-être pourrions-nous revenir ici, demain mettons, pour vous entendre à ce propos. En somme, c'est à mon avis un des faits que nous avons à examiner.

A propos du mémoire même, c'est à mon sens le premier alinéa du résumé et du mémoire qui revêt la plus grande importance; les observations de M. Crump peuvent aussi se rattacher à ce premier alinéa, qui est très court. Le voici: «Le Pacifique-Canadien a, et a toujours eu, pour première et principale préoccupation le transport; il se propose de continuer à progresser dans ce domaine». Si c'était possible, l'un de vous, messieurs, pourrait peut-être me dire ce que vous entendez par le mot «transport». Dans votre mémoire principal vous ajoutez: «là où existe une demande réelle». Je voudrais que vous nous donniez également la définition du mot «réelle». Deux interprétations sont possibles; il y d'abord ce que vous considérez comme la demande réelle, en votre qualité de dirigeants de votre société, et il y a aussi la conception que nous en avons en tant que membres du Parlement qui représentons la population du Canada. Les deux points de vue sont très différents, à mon avis.

Vous revenez aussi sur certaines observations qu'on a faites à propos du Pacifique-Canadien; selon vous, il y a eu malentendu. Je ne crois pas que le comité ait vraiment mal interprété ces observations mais il nous faut reconnaître que le public les a peut-être mal comprises. De ce fait, ce malentendu devient votre affaire, de même que notre affaire à nous en notre qualité de représentants du peuple.

J'ai aussi entendu M. Crump nous dire: «Nous prévoyons que le *Canadian* continuera de circuler». Cela peut vouloir dire bien des choses. Vous ne dites pas, ou vous n'avez pas dit si vous vous proposez de maintenir ce train en service ni pour combien de temps. C'est sans doute une question à laquelle il faudra répondre.

De fait, vous épargneriez au comité beaucoup de temps et d'effort si vous vouliez bien tous les deux, à titre de porte-parole du Pacifique-Canadien, nous

indiquer si votre société entend se défaire de tous ses services ferroviaires de voyageurs ou si elle entend les maintenir. C'est de cela qu'il s'agit ici. Si vous répondez par l'affirmative, vous permettrez non seulement au comité d'y gagner beaucoup de temps mais aussi au public d'épargner beaucoup d'argent car le comité pourra passer à l'examen de solutions de rechange et préparer des recommandations en conséquence. C'est précisément le travail qu'on lui a confié, je pense.

Il y a plusieurs années, votre compagnie s'est rendu compte qu'il lui fallait soutenir la concurrence de l'aviation, des fourgons et des pipelines et, en conséquence, elle a voulu participer à ces services de transport plus modernes. Votre activité passée en témoigne. Je veux que vous sachiez bien que je parle ici en tant que tenant de l'entreprise libre que défend mon parti mais je dois souligner de nouveau au comité qu'il y a là un fait que nous ne pouvons pas écarter.

Le ton de votre mémoire indique que le Pacifique-Canadien voudrait se retirer du service des voyageurs. La lecture des mémoires a dû convaincre le comité que le Pacifique-Canadien se propose de supprimer ses trains de voyageurs dès qu'il en aura obtenu l'autorisation, si tant est qu'il l'obtienne. Je sais par contre que, dans ce contexte, il faut tenir compte de l'entente conclue entre votre compagnie et le gouvernement du Canada.

• (12.20 p.m.)

Je voudrais me reporter brièvement à l'alinéa 13 de votre résumé. On y dit que :«les avions et les aérogares ont progressé au point qu'aucune comparaison n'est possible; en conséquence, l'aviation a accaparé la clientèle des voyageurs sur les longs parcours».

A propos de votre propre matériel, vous dites à l'alinéa 30: «Rien ne motiverait l'achat d'un nouveau matériel coûteux»; vous ne dites rien de la modernisation de vos propres gares principales, dans le sens de l'amélioration apportée aux aérogares par le gouvernement. C'est un point que vous auriez dû considérer, à mon avis, si vous entendez maintenir vos services de voyageurs.

Je ne comprends pas non plus le sens de l'alinéa 26; il nous faudrait quelques éclaircissements là-dessus. Vous dites que des tarifs plus bas pourraient priver d'autres moyens de transport d'une clientèle qui leur est profitable. Comment cela peut-il intéresser le Pacifique-Canadien? A l'alinéa 34, vous déclarez:

Il convient de souligner que la ligne de conduite suivie par la compagnie pour ce qui est de ses trains de voyageurs a servi les meilleurs intérêts de la population du Canada.

Comment concilier cela avec ce que vous dites à l'alinéa 19:

Bien que le *Dominion* ait transporté de nombreux touristes durant l'été, nous avons reçu beaucoup de plaintes au sujet d'une matériel désuet que nous ne pouvions pas remplacer.

Il est évident que la population elle-même n'est pas du même avis que le Pacifique-Canadien quant à ce que vous appelez, dans vos propres termes, les meilleurs intérêts du peuple canadien. A ce sujet, monsieur le président, je voudrais savoir qui doit déterminer quels sont les meilleurs intérêts du peuple canadien. Est-ce le Pacifique-Canadien ou le gouvernement du Canada? A mon avis, notre mandat va beaucoup plus loin que la définition que vous en donnez dans votre mémoire, monsieur Crump, et exige que nous allions bien au-delà des quatre points que vous y mentionnez au haut de la page 2.

C'est ce qui ressort du jugement rendu par la Commission des transports et auquel vous vous êtes reporté. Par exemple, à la page 6 je crois, on y dit:

> Je suis convaincu que la force motrice actuellement affectée au *Dominion* pourrait être employée utilement ailleurs à d'autres fins de transport. Les céréales destinées à la Russie et le volume de la demande dans d'autres secteurs du transport-marchandises pèsent lourdement sur la force motrice dont dispose en ce moment le Pacifique-Canadien.

Pour que le comité détermine si cette affirmation est valable ou non, il lui faut examiner les besoins en matière de transport-marchandises. Pourquoi n'avez-vous pas prévu, comme les autres transporteurs, la nécessité d'un matériel plus abondant et plus moderne?

Nous devons accepter, je crois, les chiffres que vous avez fournis mais il nous faut les mettre en regard de l'accroissement de la population, ce que vous n'avez pas fait. Toutes proportions gardées, la situation est-elle très différente de ce qu'elle était il y a cinquante ans? Pour que les tableaux qui figurent aux pages 3 et 6 de votre résumé aient un sens pour nous, membres du comité, il faut les comparer aux données de votre concurrent, les Chemins de fer Nationaux, pour la même période, en ce qui concerne le transport-marchandises, afin de déterminer si la direction n'a pas failli à sa tâche en ne prévoyant pas qu'un supplément de force motrice serait nécessaire. La comparaison, en ce qui touche l'évolution des services de voyageurs, doit s'étendre aussi aux lignes aériennes du Canada. Je voudrais aussi, à des fins de comparaison, que vous nous fournissiez, monsieur Crump, pour le *Canadian*, des chiffres analogues à ceux que vous avez donnés. Pour cette période, la tendance observée a-t-elle été la même pour le *Canadian* que pour le *Dominion*?

Il me faudrait aussi une ventilation—une analyse, si vous voulez—des pertes subies, selon vous, par votre compagnie, pendant la période sur laquelle porte le mémoire. Prenons par exemple le dernier chiffre dont je me souvienne, soit 29.3 millions de dollars. Je voudrais savoir quelle part de cette somme représente une dépense incompressible. Autrement dit, quelle est la part imputée au Dominion, pour les frais généraux, l'entretien et la dépréciation, mettons? Si le Dominion cesse de circuler, ces frais fixes devront être transférés ailleurs dans votre budget d'exploitation. Les ajouterez-vous au coût du transport-marchandises ou augmenterez-vous d'autant le coût du *Canadian*? Si ces chiffres nous sont présentés dans six mois ou dans un an, ces frais supplémentaires seront-ils inclus dans la somme de 23 ou 24 millions et seront-ils ajoutés au coût du *Canadian*? Est-ce que vous me comprenez bien? Ce que je veux savoir c'est la somme que vous pourrez épargner en tout si le service correspondant à une partie de ces 24 millions est interrompu.

M. SINCLAIR: Nous comprenons. Nous vous donnerons volontiers des explications.

M. MCINTOSH: Devant tous ces chiffres que les économistes et autres peuvent compiler de tant de façons différentes, comme nous le savons monsieur le président, je doute fort que la Commission des transports ou que le comité puisse grouper un personnel suffisant pour analyser des données que le Pacifique-Canadien a mis des années à recueillir.

Peut-être nous faut-il accepter ces chiffres; après tout, il faut reconnaître que nous avons affaire à une compagnie qui a réussi et dont le succès doit être partiellement attribuable à ses méthodes de comptabilité. Je ne suis pas trop satisfait des données que renferme ce mémoire ou que mentionne un jugement, je ne sais plus lequel, de la Commission des transports au sujet des retenues de places car mon expérience pratique personnelle dans ce domaine me fait douter des chiffres que vous nous présentez ou que vous avez soumis à la Commission des transports au sujet de ces retenues. Je ne vois pas comment vous pouvez faire le bilan des appels téléphoniques, et ainsi de suite, lorsque des gens qui voudraient voyager à bord de vos trains ne peuvent le faire parce qu'il n'y a pas de place. Je suis sûr qu'un ne fait pas le relevé de ces appels à toutes les gares. Je suis convaincu que cela doit se répéter dans des milliers de cas qui ne figurent pas dans vos dossiers. Merci, monsieur le président.

• (12.30 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien, monsieur McIntosh, le Pacifique-Canadien étudiera les points que vous avez soulevés et communiquera par la suite ses réponses au comité. Nous ne demandons pas que toutes les réponses

soient fournis maintenant; on pourra nous les transmettre demain, sans doute, pendant que les témoins sont ici.

M. McINTOSH: Je croyais que ces messieurs seraient à notre disposition. Je crois parler au nom des conservateurs en disant que nous attendons des réponses à certaines de ces questions et à d'autres aussi peut-être. On ne peut nous fournir ces réponses sur le champ; il faudra aller aux renseignements.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que j'ai voulu dire; vous voulez que ces points soient étudiés et qu'on nous communique ensuite les réponses.

M. Crump va tenter de répondre à quelques-unes de vos questions maintenant, monsieur McIntosh.

M. CRUMP: Monsieur le président, j'ai déjà dit que je ne m'attends pas d'être ici demain mais je reviendrai volontiers plus tard si le comité le désire. M. Emerson sera présent demain. Si vous le permettez, pendant que je suis ici, j'aimerais m'arrêter à quelques-uns des points de politique générale qu'on a soulevés. Le premier et le plus important est la définition du mot «transport». Quel sens donnons-nous à ce mot? Le Pacifique-Canadien soutient depuis toujours que, même si la compagnie de chemin de fer de ce nom est une compagnie de transport et même si le réseau ferroviaire a toujours été et demeure le secteur le plus important de notre entreprise, c'est-à-dire de la compagnie prise dans son ensemble—et je prévois que cela continuera—il n'en reste pas moins que nous avons pénétré, en 1886, dans le domaine du transport maritime, activité qui s'est étendue au Pacifique immédiatement après l'achèvement du chemin de fer transcontinental, le but étant à ce moment-là d'établir une route plus courte entre la Grante-Bretagne et l'Orient. Notre premier navire a été mis en service en 1886. Puis nous avons commandé la construction de nos premiers paquebots. Soit dit en passant, ils devaient satisfaire aux exigences de l'Amirauté britannique et se prêter à leur transformation en navires de commerce armés en 1889. C'est ainsi que fut établie une route entièrement nôtre qui, à l'époque, pouvait être parcourue en moins de temps que la route de l'Orient passant par la Grande-Bretagne et Suez. C'est à ce moment-là, je pense, que le Pacifique-Canadien est devenu véritablement une compagnie de transport. Aujourd'hui notre activité s'étend à diverses formes de transport. Viennent d'abord les chemins de fer, dont le rôle est dominant je le répète, et qui représentent, de loin, le secteur le plus important de notre activité; soit dit en passant, le revenu net de cette exploitation est supérieur à celui que nous obtenons de n'importe quelle autre activité. Le transport maritime est en voie de subir une grande transformation, en particulier pour ce qui est du transport des passagers et des marchandises emballées. L'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent jusqu'à la tête des Lacs a profondément modifié la nature de notre exploitation maritime et il nous a fallu réorganiser complètement notre flotte. Et nous nous engageons maintenant dans un domaine nouveau, celui du transport en vrac, qui tend à se répandre de plus en plus partout dans le monde. Nous avons également pénétré, sur une échelle modeste, dans le domaine du transport par route au Canada, comme aussi dans celui du transport aérien, là aussi à une échelle relativement modeste.

Dans certains articles que j'ai lus, on prétend que le Pacifique-Canadien veut se défaire de son service ferroviaire de voyageurs pour reporter toute son activité sur le transport aérien. De toute évidence, c'est une impossibilité. Nous avons deux grandes lignes aériennes, deux grands transporteurs aériens au Canada. Air-Canada compte parmi les meilleures lignes aériennes au monde. J'ai voyagé sur plusieurs de ces grands réseaux. Si on nous compare à Air-Canada, notre exploitation est relativement modeste. Exprimée statistiquement, la proportion doit être d'environ quatre à un, c'est-à-dire que notre part serait d'environ 20 p. 100. De toute évidence, il nous est impossible de songer, étant donné la compétence, l'équipement et l'excellente organisation d'Air-Canada, que nous pourrons jamais nous gagner une part appréciable de sa clientèle.

Donc, par ordre d'importance, ce que nous entendons par «transport» ce sont d'abord les chemins de fer; ensuite, par ordre chronologique, viennent les navires; de plus, en ce moment, nous nous engageons dans un domaine nouveau, celui du transport en vrac. Vous le savez, nous sommes en train de construire des cargos dont la jauge va jusqu'à 150,000 tonneaux. Par voie de comparaison, disons que nos deux vaisseaux de la classe *Empress* jaugent environ 27,000 tonneaux et nos transports de marchandises emballées, qui font la navette entre l'Europe et le Canada et remontent la voie maritime, environ 7,000 tonneaux. Avec des navires de 150,000 à 200,000 tonneaux, le concept de la navigation océanique est complètement transformé.

Le Pacifique-Canadien n'a pas songé à se retirer du transport ferroviaire des voyageurs. Nous voulons adapter ces services, comme nous devons le faire pour toutes nos opérations si nous voulons survivre, aux besoins du pays.

M. McINTOSH: Puis-je vous interrompre, monsieur Crump, pour vous demander ce que vous en penseriez si le gouvernement prenait vos lignes à bail et exploitait le service de voyageurs?

M. CRUMP: J'espère que cela n'arrivera pas de mon vivant. Nous pouvons exploiter ces services si le pays en a besoin. Je comprends ce que vous voulez dire: vous vous demandez si l'est à la direction ou à la population du Canada de décider. Au départ, c'est la direction qui doit prendre une décision. C'est ce que nous avons fait dans le cas du *Dominion*; par la suite, un tribunal administratif désigné par le gouvernement à cette fin a entendu des témoignages et tenu des audiences partout au pays pour vérifier cette décision. Il l'a approuvée. Je suis Canadien et je crois avoir démontré depuis de longues années que j'ai à cœur l'intérêt du Canada et c'est pourquoi je me rends pleinement compte que vous représentez ici la population du pays; je suis donc heureux d'avoir l'occasion de discuter ici avec vous ces problèmes. Il se peut que dans le passé, lointain ou immédiat, nous ayons commis des erreurs. Seuls ceux qui ne font rien n'en commettent jamais. Je me suis souvent trompé, bien sûr.

Pour ce qui est du *Canadian*, il nous occasionne des pertes. Tout train transcontinental, accompagné d'un effectif complet de wagons et de services, comporte des opérations continues et coûteuses. Il est intéressant d'observer, je crois, qu'à bord du *Canadian* ou du *Dominion*, l'effectif n'a probablement jamais dépassé vingt-cinq employés. Si je ne me trompe, dans le parcours à travers le pays par exemple, il faut sept trains qui soient en marche en même temps, ce qui donne probablement quelque chose comme treize ou quatorze changements d'équipes de mécaniciens. Et il nous faut faire concurrence au transporteur aérien, qui couvre la même distance en six heures, qui n'a probablement que six ou sept employés à bord et qui peut transporter jusqu'à 140 voyageurs. Voilà le problème que nous avons à résoudre.

Le *Canadian* a sa raison d'être et je prévois, je tiens à le répéter, qu'il continuera d'être en service pendant de longues années encore bien qu'il me soit impossible de faire des prévisions pour un avenir trop éloigné. Cela me rappelle un autre point que je voulais soulever. Quoi qu'il en soit, le *Canadian* continuera de circuler pendant très longtemps. Comme le dit la Commission royale, il se peut fort bien qu'il continue de circuler parce que la direction le jugera à propos. Je suis pour ma part très fier de ce convoi. J'ai constaté dans mes voyages qu'il a une excellente réputation; son nom est connu de par le monde et c'est une bonne chose pour le Canada. En particulier en Europe et en Angleterre, le *Canadian* est bien connu. En définitive, il se peut que ce train soit maintenu en service non pas pour des raisons économiques, car je ne crois pas qu'on puisse établir sa rentabilité aux prix que nous pouvons exiger, mais parce que la direction le considère comme un des trains principaux du Pacifique-Canadien. N'ayant pas de boule de cristal je ne puis pas prévoir très loin dans le temps mais, ici encore, je crois que c'est affaire de jugement, ou surtout d'expérience combinée au jugement. Comme je l'ai dit dans le mémoire, nos

trains de voyageurs continueront de circuler pendant de longues années encore entre Montréal et Ottawa, Montréal et Québec et Montréal et Saint-Jean.

• (12.40 p.m.)

Pour revenir aux prévisions, nous avons tenté de prévoir les événements ou les tendances de l'économie canadienne. Nous n'avons pas toujours réussi. Nous avons su prévoir les tendances mais nous nous sommes parfois trompés sur leur intensité. L'année 1965 en offre peut-être le meilleur exemple. Comme beaucoup d'autres, nous avions supposé que l'activité économique du pays, exprimée bien entendu par le produit national brut, s'accroîtrait d'environ, ou d'un peu plus 7 p. 100 par rapport à 1964. En réalité, bien que le chiffre définitif n'ait pas encore été publié, il semble qu'il s'établira à 9 p. 100, ou entre 8.9 et 9 p. 100. Nous ne l'avions certes pas prévu. L'énorme suractivité économique actuelle dépasse en réalité tout ce qu'on aurait pu imaginer. Nous sommes peut-être trop portés à juger d'après nos voisins du Sud dont le produit national brut représente plus de la moitié du total mondial. Nous n'en sommes pas encore là mais 9 p. 100, à mon avis, c'est un accroissement égal à celui de l'Allemagne de l'Ouest ou du Japon.

Nous éprouvons des difficultés cette année. Notre réseau est plus étendu que jamais à ma connaissance. Nous transportons des quantités énormes de marchandises. Par-dessus tout cela, notre récolte de céréales atteint presque le record. Si je ne me trompe, c'est la troisième plus abondante récolte de blé de toute notre histoire. Sans le mauvais temps de l'automne dernier dans l'extrémité ouest du pays, la récolte de céréales aurait été la plus grosse jamais vue. En même temps, il est évident que la récolte a été déficitaire en Ukraine et en Russie, ce qui a obligé les Russes à acheter de nous de fortes quantités de blé. Dans nos prévisions, nous cherchons à tenir compte des récoltes probables mais nous n'avons aucun moyen de savoir ce qui pourra arriver en U.R.S.S. ou en Chine. Et il semble que cette année tout ait tourné contre nous. Notre personnel itinérant,—je parle ici en connaissance de cause parce que j'ai pu m'en rendre compte moi-même très souvent,—a traversé un hiver terrible, et cela partout au pays. Vous n'êtes peut-être pas de cet avis mais n'oubliez pas que nous avons eu plus de quatre-vingt-dix pouces de neige à Montréal et que l'année a été extrêmement difficile, avec ce froid qu'ont connu les Prairies et ces éboulements, ces avalanches et pluies torrentielles en montagne. Je suis fier des employés du Pacifique-Canadien; je crois qu'ils font de l'excellent travail.

Il faut aussi faire des prévisions pour le matériel. Les besoins d'équipement se sont profondément transformés au Canada. On entend parler à tout propos des wagons-marchandises parce qu'il en faut pour le transport des céréales. Mais depuis dix ans, au Canada, il existe un grand besoin de matériel spécialisé et nous nous sommes efforcés d'y répondre; ce besoin se manifeste sous une multitude de formes: wagons à trois niveaux, wagons-trémies couverts, longues plates-formes pour le transport des produits de l'acier, et ainsi de suite. Nous avons cherché à constituer notre stock d'équipement spécial tout en nous procurant des wagons-marchandises. Évidemment, lorsque nous faisons l'acquisition d'équipement spécialisé, cela libère dans bien des cas des wagons-marchandises qu'on peut affecter aux céréales ou à d'autres fins. A l'heure actuelle, si j'ai bonne mémoire, il nous manque 81,000 articles d'équipement de transport-marchandises. Avant la première Grande Guerre, un wagon-marchandises coûtait $1,300 ou $1,400. Aujourd'hui, les wagons qu'il nous faut, pour nos énormes exportations de papier-journal, peuvent coûter jusqu'à $28,000 chacun; une bonne partie de l'équipement spécialisé qu'il nous faut acheter coûte très cher par rapport à ce qu'il coûtait autrefois; des prix de $20,000, $27,000 ou $28,000 par unité ne sont pas exceptionnels.

Nous avons cherché à adapter notre stock aux besoins que nous pouvions prévoir. Nous avons peut-être échoué mais je ne crois pas qu'il soit prudent d'acheter trop de matériel dans l'espoir que la circulation augmentera. Si je

raisonnais de cette façon, mes directeurs ne m'endureraient pas longtemps. Sauf erreur, notre programme d'achat pour ce qui est de l'équipement du trafic-marchandises est actuellement de l'ordre de 46 à 48 millions et sera peut-être élargi avec le temps. D'habitude, au Canada, la circulation atteint un sommet pour de courtes périodes; si votre équipement peut répondre à une demande dépassant légèrement la moyenne, vous pourrez vous tirer d'affaires en période de pointe en utilisant le matériel au maximum. Si votre matériel correspond à la demande de pointe, il est clair que vous gaspillez de l'argent; or, au Pacifique-Canadien, nous n'avons jamais cru pouvoir nous permettre ce luxe. Tant pour le fret que pour l'équipement diésel, nous avons cherché à adapter nos besoins à nos prévisions. En ce qui concerne cet hiver, il semble que nous ayons manqué de clairvoyance, je vous l'accorde sans hésiter. Nous avons, par exemple, commandé trente-deux locomotives diésel au prix de $340,000 chacune. Elles nous seront livrées à partir de juin ou juillet. L'an dernier, nous avons affecté de fortes sommes à la modernisation de nos diésels parce que des progrès ont été réalisés dans ce domaine. J'ai commencé à étudier ces locomotives en 1927 mais ce n'est qu'à la fin des années 50 que la diésélisation a été achevée au Pacifique-Canadien. Heureusement car, sans ce changement, peu importe le nombre de nos locomotives à vapeur, il nous serait impossible de répondre à la demande actuelle. Nous n'y arriverions jamais. Nous avons cherché à louer des locomotives diésel des chemins de fer américains mais, comme je viens de le dire, eux aussi traversent une période de suractivité; la somme de 711 millions de dollars pour 1966 apparaît donc comme un minimum. Les dernières estimations que j'ai vues sont de l'ordre de 725 milliards pour le produit national brut américain. Nous espérons continuer d'adapter nos besoins à la demande de transport ferroviaire qu'il nous est possible de prévoir et de dresser en conséquence notre programme d'équipement. J'inviterais M. Sinclair à commenter certains des autres points soulevés par le député.

M. McINTOSH: Monsieur le président, avant que M. Sinclair aille plus loin, j'ai une dernière question qui découle d'une remarque de M. Crump. Je le félicite d'avoir parlé franchement; il s'attend sans doute que j'en fasse autant, et je crois que c'est nécessaire si nous voulons que le comité s'acquitte de sa tâche. Dans l'éventualité où le comité recommanderait que le transport soit étatisé—je dis bien, dans l'éventualité . . .

M. ROCK: Je croyais que vous teniez à la libre entreprise.

M. McINTOSH: En effet. Je m'expliquerai plus tard. Pour revenir à ma question, je suppose, monsieur le président, que nous devrons faire des recommandations au gouvernement sur les mesures à prendre, sans que, j'imagine, le fardeau fiscal de la population en soit alourdi; il se peut que nous recommandions—je dis bien, il se peut, monsieur Rock—que les moyens de transport, en totalité ou en partie, passent aux mains de l'État. Dans ce contexte, il faudra faire en sorte que le transport-marchandises rapporte plus au gouvernement pour contrebalancer le coût des services de voyageurs qui sont ceux qui nous préoccupent le plus. Je ne sais pas jusqu'où vont les pouvoirs du comité pour ce qui est des renseignements qu'il peut demander au Pacifique-Canadien mais la compagnie serait-elle disposée à nous dire quels bénéfices lui rapporte le transport-marchandises?

Le PRÉSIDENT: Notre mandat se limite aux services de voyageurs.

M. McINTOSH: S'il existe un rapport entre les deux, comme je l'ai dit. M. Crump et M. Sinclair indiquent très clairement dans leur mémoire que cela englobe les services aériens...

Le PRÉSIDENT: Oui, j'en conviens. Je m'en remets au texte de notre mandat que j'ai sous les yeux; nos attributions ne portent aucunement sur le transport-marchandises; c'est incontestable, bien qu'il puisse y avoir un rapport entre les deux.

• (12.50 p.m.)

M. McINTOSH: C'est ce qu'il faut comprendre, je crois...

Le PRÉSIDENT: Nous devons nous en tenir à notre mandat; c'est ce que je voulais vous signaler, monsieur McIntosh. M. Crump verra s'il doit répondre à votre question.

M. McINTOSH: Ils pourront peut-être régler ce point plus tard.

Le PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin, je note qu'il est une heure moins huit minutes. Au lieu de céder la parole à M. Sinclair immédiatement, il vaudrait peut-être mieux attendre la reprise de la séance à 3h. 30; nous aurons alors plus de temps devant nous. Plusieurs députés veulent poser des questions.

J'ai un point à porter à votre attention; je m'excuse d'être arrivé une demi-heure en retard mais, par une ironie du sort, le président du comité des transports a été aux prises avec un problème de transport ce matin. Quoi qu'il en soit, à la réunion d'organisation, une motion portant que notre comité de direction se compose de cinq membres, soit le président, le vice-président et trois autres députés désignés par le président après consultation avec les whips des différents partis, a été proposée, appuyée et approuvée à l'unanimité. Cela a donc été fait.

Dans l'intervalle, avant que le sous-comité se réunisse, les membres, de même que les whips et les présidents des divers partis ont continué la discussion sur l'opportunité de porter ce nombre de cinq à sept afin que le sous-comité compte au moins un représentant de chaque parti. Après un entretien avec les divers partis, nous avons cru que cela serait préférable; on a donc convoqué un sous-comité la semaine dernière pour en discuter avec un représentant de chaque parti. Plus précisément, il a été proposé que le comité de direction se compose du président, du vice-président, d'un autre député libéral, de deux membres du parti conservateur, d'un membre du N.P.D. et d'un créditiste. Les whips et les représentants de tous les partis ont approuvé l'idée; il a donc été convenu qu'on présenterait aujourd'hui au comité une motion ainsi conçue: que, nonobstant la motion adoptée à la réunion d'organisation du comité, le sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure se composera du président, du vice-président et de cinq autres membres désignés par le président après les consultations habituelles avec les whips des différents partis.

Si personne n'a d'observations à faire, je demanderais à quelqu'un de présenter la motion nécessaire.

M. ROCK: Je voudrais des éclaircissements, monsieur le président. Vous avez dit deux conservateurs?

Le PRÉSIDENT: Deux conservateurs, un membre du N.P.D....

M. ROCK: Un autre libéral, avez-vous dit?

Le PRÉSIDENT: Il y aurait le président, le vice-président et un autre député libéral, ce qui donne en réalité, si vous voulez, trois en tout. Mais deux seulement à l'exclusion du président...

M. ROCK: Vous avez mentionné le parti créditiste. Lequel des deux?

Le PRÉSIDENT: Il n'y a qu'un parti créditiste à la Chambre. L'autre s'appelle, n'est-ce-pas, le Ralliement des Créditistes, et n'est pas représenté au sein du comité. Le député créditiste serait M. Olson.

M. CANTELON: Je propose la motion.

M. TOLMIE: J'appuie la motion.

(La motion est adoptée.)

M. BYRNE: Monsieur le président, je voudrais commenter le rappel au règlement qu'on a soulevé, ou du moins la question de notre mandat.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons laisser cette question de côté pour le moment, monsieur Byrne. Je crois que nous devrions reprendre l'interrogatoire. Je n'ai fait que porter la question de nos attributions à l'attention de M. McIntosh pour lui demander de relire le texte de notre mandat.

M. BYRNE: Je voudrais dire, monsieur le président, que, personnellement, je trouve que notre mandat est passablement limité. On nous demande d'étudier...

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas qu'on s'engage dans un débat sur nos attributions, monsieur Byrne. Je voulais simplement que M. McIntosh en tienne compte à l'avenir quand il posera des questions.

M. BYRNE: Je voulais qu'on sache ce que j'en pense, monsieur le président. J'ai personnellement l'impression que notre mandat...

• (1h. de l'après-midi)

Le PRÉSIDENT: Je prends note de votre opinion. Je ne voudrais pas qu'on s'attarde sur ce point.

M. BELL: Je voudrais demander que le personnel du comité cherche à se procurer une carte indiquant les différentes lignes de chemin de fer; pauvre habitant des Maritimes que je suis, tout ce jargon de l'Ouest et tous ces parcours différents m'embarrassent quelque peu. Cela irait mieux si nous pouvions procéder méthodiquement.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un pourrait-il proposer l'ajournement jusqu'a 3h.30, à condition que nous obtenions cet après-midi la permission de siéger pendant la séance de la Chambre.

M. CARTER: Puis-je poser une question, avant l'ajournement? Nos séances sont très importantes et le rapport de notre comité deviendra un document majeur auquel on se reportera pendant de longues années. Puisqu'on parle de l'accord initial et qu'on en cite des passages dans le mémoire, je me demande s'il ne serait pas possible, pourvu que le document ne soit pas trop volumineux, qu'il soit déposé dans sa totalité et annexé au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Carter, nous en avons déjà parlé à des fonctionnaires du bureau du ministre; sauf erreur, tous les membres du comité pourront facilement s'en procurer des exemplaires en s'adressant à eux. Il en a été question à la réunion du sous-comité. J'ai dit à ce moment-là que j'avais déjà demandé, au bureau du ministre, des exemplaires de l'accord initial et qu'on devait s'en procurer. Dès qu'ils seront prêts, ils seront mis à la disposition de tous les membres du comité.

Pour ce qui est de l'analyse du coût de revient dont a parlé M. McIntosh et dont il a été question à la Chambre, on étudie ce point très soigneusement et j'espère que j'aurai quelque chose à vous dire à ce sujet cet après-midi ou demain.

M. CARTER: Dois-je comprendre que le document sera versé au compte rendu, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: C'est le comité qui devra décider quand la question lui sera soumise.

M. CANTELON: A-t-on décidé combien d'exemplaires du compte rendu seront imprimés chaque jour?

Le PRÉSIDENT: L'autorisation nous en a été donnée à la réunion d'organisation, monsieur Cantelon. Avant que vous quittez les lieux, je voudrais vous demander à tous d'être présents à la Chambre ces après-midi quand je proposerai l'adoption de notre rapport; je crois qu'il est très important que nous nous entendions là-dessus.

M. MCINTOSH: Je propose l'ajournement.

M. BYRNE: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé par M. McIntosh, appuyé par M. Byrne, que nous ajournions jusqu'à 3h.30, pourvu que nous obtenions l'autorisation de siéger pendant la séance de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

APPENDICE A

EXPOSÉ DU PACIFIQUE-CANADIEN

Constitué à l'origine en société de transport, le Pacifique-Canadien assure des services de transport au Canada depuis plus de quatre-vingts ans. Il entend demeurer et progresser dans tous les domaines du transport où la demande est réelle. A mesure que la Compagnie prenait de l'expansion, son champ d'action s'est diversifié, mais il convient de souligner que l'objet principal du Pacifique-Canadien a été et demeure toujours et avant tout le transport. C'est dans le transport qu'il a investi le plus de capitaux. C'est le transport qui requiert 90 pour cent de son personnel. Ce dernier comprend des milliers d'employés dévoués et efficients représentant des années d'expérience dans tous les secteurs du transport et une équipe de spécialistes accomplis, dirigés à travers le pays par des cadres d'une compétence indiscutable. Fort de telles ressources, le Pacifique-Canadien n'a pas la moindre intention de se retirer de l'industrie du transport. Il serait absolument gratuit de supposer qu'il puisse songer à abandonner son rôle de transporteur.

Le service-voyageurs de son réseau ferroviaire est un élément de l'activité de la Compagnie en tant que transporteur, et c'est cet élément que le Parlement du Canada a demandé au Comité d'étudier en définissant son mandat ainsi:

> Il est ordonné, que la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien pour répondre à la demande réelle du public pour ce service, et des effets de ce programme et de ces projets, soit déférée au Comité permanent des Transports et Communications pour qu'il l'étudie et en fasse rapport.

Ce mandat comporte l'examen des points suivants:

a) L'importance de la demande réelle du public pour le service-voyageurs;

b) Le programme actuel de la Compagnie en ce qui a trait au service-voyageurs;

c) Les projets de la Compagnie touchant le service-voyageurs;

d) Les effets du programme actuel et des projets de la Compagnie relativement au service-voyageurs.

La demande réelle pour le service-voyageurs ferroviaire

Le mandat porte principalement sur la demande réelle pour le service-voyageurs. Celle-ci doit servir de critère à l'évaluation du programme actuel et des projets de la Compagnie concernant le service-voyageurs. La demande réelle est la demande pour un service à un prix qui permette d'équilibrer les frais. Depuis sa fondation, la Compagnie a pris pour règle de satisfaire pleinement la demande réelle pour le service-voyageurs et elle a l'intention d'en

faire de même dans l'avenir. La Compagnie a toujours fourni un service-voyageurs là où il y avait une demande réelle. Dans bien des cas même, le fait est notoire, la Compagnie a maintenu un service après que la demande réelle eut cessé d'exister. La Compagnie a toujours hésité à abolir un service et elle ne l'a jamais fait qu'en se fondant sur des études établissant la disparition de la demande réelle et l'impossibilité d'une reprise.

Au cours des années, la demande pour le transport au Canada et ailleurs a été caractérisée par d'incessants changements. Sur terre, de nouvelles exigences ont donné naissance au service-marchandises routier. Plus récemment ce genre de ressource était intégré aux services ferroviaires au moyen du piggyback et des techniques modernes de manutention. La Compagnie s'est employée avec diligence à fournir divers types de wagons-marchandises appropriés aux exigences nouvelles des expéditeurs, et à établir des service-marchandises rapides afin d'accélérer l'acheminement des marchandises et de permettre aux expéditeurs d'abaisser leurs frais d'inventaire. Sur l'eau, les caboteurs traditionnels ont fait place à des navires qui transportent des véhicules routiers. Dans les airs, la demande pour le service a déterminé la création de services-marchandises qu'il faut constamment adapter et accroître. Autant d'illustrations de l'évolution de la demande pour le transport.

Tout au long des années, le Pacifique-Canadien s'est non seulement efforcé de s'adapter à cette évolution; il l'a prévue.

La demande précise que doit étudier le Comité est celle qui a trait au transport des voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien. L'évaluation de cette demande est subordonnée à l'examen de ses divers éléments, à savoir:

La commodité
Le confort
La rapidité
Le coût pour le passager

Ce sont ces éléments qui motivent le choix du voyageur entre les divers modes de transport. En d'autres termes, ce sont ces considérations qui, peut-être inconsciemment, entrent en ligne de compte quand on décide du moyen qu'on emploiera pour aller d'un endroit à un autre. Depuis quatre-vingts ans, le mode de transport qui a présenté le meilleur agencement de ces facteurs a satisfait la demande du public voyageur.

Commodité, confort, rapidité et coût pour le passager n'ont pas été l'apanage d'un seul mode de transport. Avant la construction du chemin de fer transcontinental, le bateau fluvial et la charrette de la rivière Rouge constituaient le nec plus ultra de la commodité, du confort, de la rapidité et du coût pour nos robustes devanciers, enclose qu'ils ne l'eussent pas admis volontiers si ce n'est pour le coût.

Avec l'avènement du chemin de fer, les voitures-passagers au chauffage et à l'éclairage primitifs représentaient le dernier cri en matière de commodité, de confort et de sécurité, aux yeux des colons. Pour ce qui est de la rapidité, malgré le décalage entre la vitesse de ces premiers trains et celle du Canadian actuel, la possibilité de faire le voyage Montréal-Vancouver à un prix raisonnable et en moins d'une semaine s'avérait une amélioration énorme.

Pendant plus de trente ans, on ne voyagea plus pour ainsi dire que par train; autrement dit, le service-voyageurs ferroviaire ne connut pas de fléchissement de la demande réelle. Puis, dans les années 20, une concurrence se dessina par suite de la production massive et sans cesse croissante d'automobiles, qui nécessitèrent de meilleures routes sur de plus longues distances. Cependant, en raison des aléas de l'automobile et de la route à l'époque, la plupart de ceux qui désiraient voyager continuaient de préférer la commodité, le confort, la rapidité et le coût du service-voyageurs ferroviaire. Même les lignes locales retinrent leur clientèle, si bien que les effets de l'automobile sur le service-voyageurs du Chemin de fer au début des années 20 furent plutôt négligeables.

De 1930 à 1939, alors que sévissait la Crise au Canada, le transport routier toucha à peine le service-voyageurs ferroviaire. La Crise ralentissait la vente des automobiles et l'amélioration du réseau routier. C'est à cette époque toutefois que se situe l'avènement d'un nouveau concurrent des chemins de fer. En 1939, on établissait au Canada un service aérien transcontinental. Bien que l'avion fût évidemment plus rapide que le train, le public demeura tiède et l'immense majorité des voyageurs conservèrent leur faveur au transport ferroviaire pour sa commodité, son confort et son coût.

Durant le dernier conflit mondial, les mesures de guerre portèrent un dur coup à l'expansion du transport civil par la route et par les airs, et l'on utilisa à leur limite les ressources du Chemin de fer, qui assura le transport des militaires.

Après la guerre, la production automobile reprit à un rythme sans précédent et le nombre des voitures en circulation augmenta rapidement. Il fallait davantage de bonnes routes et les diverses Administrations se lancèrent dans de vastes programmes d'expansion routière. Simultanément les progrès de l'aviation réalisés à la faveur de la guerre furent mis à profit par l'industrie civile, qui produisit des appareils bien supérieurs. En même temps, le gouvernement réservait des sommes plus importantes aux services aériens et l'on améliorait les installations terrestres pour les passagers.

C'est au cours de cette période de 1946 à 1955 que le Chemin de fer fut pour la première fois durement touché. La concurrence de l'automobile atteignit particulièrement les lignes locales, tandis que les services aériens avaient une certaine répercussion sur la principale ligne transcontinentale. La demande réelle pour le transport ferroviaire se trouvait nettement compromise. Les avantages de la commodité, du confort, de la rapidité et du coût risquaient de passer du Chemin de fer au transport routier et aérien. Le Pacifique-Canadien fit face résolument à la situation en offrant un nouveau matériel amélioré, des services plus rapides de même qu'en intensifiant sa promotion de ventes.

Adaptation du service-voyageurs du Pacifique-Canadien à l'évolution de la demande réelle

La Compagnie a toujours été en mesure de s'adapter à l'évolution de la demande pour le service-voyageurs ferroviaire. Elle l'a même prévue. Au début des années 50, il s'imposait à l'évidence que les autres moyens de transport avaient supprimé la demande réelle sur les lignes locales, mais il y avait lieu de prévoir qu'on pourrait la stimuler sur les lignes transcontinentale et interurbaines. Avec le recul, cependant, il apparaît nettement aujourd'hui que les prévisions de longue haleine sur la demande réelle pour ces catégories de service étaient exagérées. A mesure que grandissait la confiance du public à

l'endroit du voyage aérien, la concurrence s'accentuait sur les longs trajets. En outre, la prospérité multipliait les automobiles et le phénomène portait un coup terrible aux petites lignes ferroviaires.

Dans l'après-guerre immédiat, les correctifs ont consisté à transformer et moderniser le matériel roulant sur les principales lignes existantes en y installant la climatisation et en apportant d'autres modifications visant à améliorer le service et à rendre le voyage par chemin de fer plus commode et plus agréable.

Suivit une étude approfondie du matériel-passagers destiné au service transcontinental. Elle révéla que, pour demeurer compétitifs, les Chemins de fer devaient stimuler la demande et accroître leur volume en offrant plus de confort et de commodité. Pour y arriver, il fallait tirer profit des nouvelles techniques dont s'inspiraient la conception et la construction des voitures-passagers. On décida donc de mettre en service à travers le pays le «Canadian», un service assuré par sept trains aérodynamiques en acier inoxydable, attrayants et des plus modernes, dont chacun comprenait deux voitures à dôme panoramique. Le voyage Montréal-Vancouver fut raccourci de seize heures. En plus de réduire le temps du voyage et d'améliorer la commodité et le confort, ce matériel représentait une nouvelle diminution des frais d'entretien et d'exploitation. Il permettait une utilisation maximum, grâce à un entretien préventif, supprimait presque le besoin de peinture et contribuait à la réduction des frais de nettoyage et autres. Ce matériel, toujours en usage sur la ligne transcontinentale et ailleurs, est conforme aux plus hautes normes qui puissent exister dans le monde.

En outre, on a remplacé les locomotives à vapeur par plus de cinquante locomtives-diesel conçues pour des trains-passagers afin d'améliorer le service tout en abaissant les frais d'entretien et d'exploitation.

La mise en service du «Canadian», en avril 1955, a donné lieu à la plus vaste campagne de promotion de toute l'histoire de l'industrie ferroviaire. Il en fut question dans les organes d'information du Canada tout entier, des États-Unis et même du monde. Cette promotion dynamique méritait à la Compagnie une citation de la Federation of Railway Progress à Washington, en 1956. Elle se lit comme suit:

> en reconnaissance de son extraordinaire programme de relations publiques, à l'occasion de la mise en service de son train aérodynamique «The Canadian».

Afin de concurrencer l'automobile et l'avion et de stimuler la demande sur les lignes principales et secondaires, le Canadien Pacifique prit alors l'initiative de mettre en service des wagons-diesel rapides, légers, climatisés. Plus de cinquante wagons de ce type remplacèrent, sur les lignes interurbaines, les trains-passagers classiques et offrirent un plus grand confort, des horaires plus pratiques et un service plus rapide. L'achat du matériel en acier inoxydable, des autorails diesel et des locomotives-diesel exigea des immobilisations de l'ordre de $60 millions. Le grand public accueillit le nouveau matériel avec enthousiasme.

Au cours des années suivantes, en dépit de la réduction de la demande et du service sur les lignes locales, les recettes-passagers accusèrent une augmen-

tation restreinte mais encourageante. A partir de 1958, toutefois, elles déclinèrent de nouveau malgré l'effort soutenu de promotion. Le tableau ci-dessous illustre cette évolution:

	Recettes-passagers (en millions)	Indice 1954 = 100	Milles-passagers ferroviaires	Indice 1954 = 100
1954	$ 36.1	100.0	20.3	100.0
1955	37.5	103.9	19.9	98.0
1956	37.8	104.7	18.3	90.1
1957	38.6	106.9	16.8	82.8
1958	35.4	98.1	16.2	79.8
1959	33.2	92.0	14.6	71.9
1960	30.5	84.5	12.1	59.6

Si les améliorations d'envergure effectuées par le Canadien Pacifique n'ont pas donné les résultats attendus, c'est qu'au moment où elle les effectuait l'essor des autres modes de transport allait toujours s'accentuant. Les facteurs suivants expliquent, dans une large mesure, la diminution de la demande pour le service-voyageurs ferroviaire:

(i) depuis 1957, le nombre des immatriculations d'automobiles privées au Canada est passé de 3.4 millions à 5 millions;

(ii) au cours de la période de 7 ans allant de 1957 à 1963, les diverses Administrations ont consacré plus de $7 milliards aux routes importantes, aux routes rurales, et aux voies urbaines à travers le Canada;

(iii) au cours de la même période (1957-1963), on a déboursé quelque $650 millions pour la route transcanadienne seulement, dont la plus grande partie longe la voie ferrée de la Compagnie;

(iv) au cours de la période de 7 ans terminée le 31 mars 1964, les dépenses du ministère des Transports pour les installations et services aériens (tels que les nouvelles aérogares et les postes de météorologie et de télécommunications) atteint près de $900 millions.

A la fin de 1964, le nombre des voyageurs-milles par voiture, autobus et avion entre les villes canadiennes, tel qu'établi par le Bureau fédéral de la statistique, s'était élévé à plus de 95 pour cent du total, les chemins de fer se partageant moins de 5 pour cent.

Le moment semble opportun d'étudier la demande du peuple canadien pour le transport-passagers et de déterminer la façon dont les variations de chacun des éléments mentionnés au début du présent mémoire, c'est-à-dire commodité, confort, rapidité et coût pour le passager, ont contribué au déclin du transport-passagers ferroviaire.

La commodité

Il n'est guère besoin d'insister sur la commodité de l'automobile privée pour les voyages interurbains. Elle permet à l'usager de partir et de revenir quand bon lui semble, de faire halte en chemin s'il le désire et de s'en servir une fois à destination. Elle permet aussi de se rendre directement d'un endroit à un autre sans occasionner de déplacement supplémentaire. Ces avantages ont amené la plupart des gens à se servir de leur propre voiture pour entreprendre des voyages qu'ils auraient faits par train auparavant.

De par leur nature même, les autobus sont en mesure d'offrir des services plus rapprochés que le chemin de fer, ce qui vaut aux voyageurs des horaires plus souples. En outre, les autobus peuvent s'arrêter en route pour prendre ou laisser descendre des passagers, presque à la discrétion de chacun. Dans les grandes villes, par exemple, les autobus font plusieurs arrêts entre les banlieues et le centre-ville. Les régions à grande densité sont desservies par des autobus à horaire fixe et les régions rurales sont également parcourues en tous sens. Il y a peu d'endroits qui soient plus facilement accessibles en train qu'en autobus.

La commodité du voyage aérien s'est considérablement accrue par suite de la plus grande fréquence des vols, de l'extension des lignes à tous les centres importants et des longues liaisons sans escale. L'expansion et le perfectionnement des services météorologiques réduisent maintenant au minimum les retards occasionnés par les intempéries. Les progrès de l'aéronautique ont rassuré le public sur la sécurité du voyage aérien tout en diminuant les retards d'ordre mécanique. Les vastes parcs d'autos près des nouvelles aérogares, par comparaison avec l'espace restreint dont disposent les gares ferroviaires au coeur des villes, sont une incitation à préférer le voyage aérien.

Le confort

Les progrès technologiques de l'industrie automobile en Amérique du Nord ont produit des voitures puissantes, automatiques et luxueuses, équipées de radios et d'une foule d'accessoires qui contribuent au plaisir de la route. Des fauteuils plus larges, des fenêtres panoramiques, la climatisation et, dans certains cas, les lavabos accroissent le confort des usagers de l'autobus. Les perfectionnements mécaniques, joints à de meilleures routes, permettent un roulement plus doux. Pour le confort, l'automobile et l'autobus se comparent avantageusement aux autres modes de transport.

Quant aux avions, le bruit, qui posait un problème auparavant, a été presque supprimé, la régularité s'est grandement améliorée, le service et les agencements de bord sont bien supérieurs à ce qu'ils étaient. Les aérogares sont conçues dans une préoccupation de confort et d'agrément.

La rapidité

Les voitures de 200 à 300 h.p. et les routes à vitesse maximum de 70 milles à l'heure permettent de se rendre d'une ville à l'autre par la route plus rapidement que par train, surtout si l'on tient compte du trajet jusqu'à la gare et au retour.

L'avancement du génie mécanique et les nouvelles routes ont également permis aux lignes d'autobus de raccourcir sensiblement le temps du voyage.

L'avion à réaction a abrégé radicalement le temps du voyage sur les longs et moyens trajets, gagnant à l'aviation la plupart des voyageurs qui doivent franchir de grandes distances.

Le coût pour le passager

L'automobiliste moyen, quand il compare les frais de voyage, oublie ses frais fixes, tels que le prix d'achat, les plaques d'immatriculation et l'entretien, pour ne relier l'usage de sa voiture qu'au coût de l'essence. Bien que l'essence ne soit évidemment pas la seule dépense qu'il encoure, c'est surtout ce facteur qui motivera sa décision de prendre sa voiture ou le train.

Dans le passé, les frais d'exploitation des lignes d'autobus par passager-mille ont été inférieurs à ceux des Chemins de fer et des lignes aériennes, et cet avantage continue d'influer sur les tarifs d'autobus.

L'extraordinaire accroissement de la capacité des avions a permis de réduire les frais par siège-mille et, partant, les tarifs aériens. Le coefficient travail de l'exploitation des services-voyageurs ferroviaires—c'est-à-dire le nombre d'employés nécessaires, par exemple, pour acheminer un train à bon port sur une distance de 3,000 milles—dépasse de beaucoup celui des services aériens.

Le programme actuel de la Compagnie en ce qui a trait au service-voyageurs

Le programme actuel de la Compagnie, mis en place depuis un certain temps, consiste à supprimer les services-voyageurs qui ne correspondent plus à une demande réelle et dont le maintien porterait atteinte à l'affectation judicieuse des ressources de transport du Canada. La demande réelle pour le service-voyageurs a présenté des différences sur les lignes locales, les lignes moyennes et la ligne principale de la Compagnie.

Comme nous l'avons mentionné, l'avènement et l'expansion des autres modes de transport ont sensiblement réduit et même dans certaines régions aboli complètement la demande réelle pour le service-voyageurs ferroviaire. Il faut rappeler que la demande réelle est la demande pour un service à des prix qui permettent d'équilibrer les frais, et l'on ne peut dire qu'il existe une demande réelle pour un service quand on incite les voyageurs à l'utiliser en assurant leur transport à des prix inférieurs aux frais. Conformément à la règle de la Compagnie de fournir des services correspondant à une demande réelle et de les adapter aux variations de cette demande, il a été nécessaire et, effectivement, obligatoire pour la Compagnie de supprimer son service-voyageurs sur la plupart des lignes locales.

De même sur les lignes secondaires de la Compagnie, bien qu'elle se soit efforcée d'offrir un service plus rapide et plus confortable au moyen de wagons-diesel, la demande réelle n'a cessé de décliner au point de l'obliger à en retirer la plupart des trains-passagers.

Ces adaptations au niveau des lignes locales et des lignes secondaires se sont effectuées graduellement sur une longue période par des changements de fréquence, des réductions de service et la suppression pure et simple.

En raison des protestations formulées de temps à autre à l'effet que la diminution ou la suppression des services-voyageurs auraient fatalement de graves répercussions économiques et sociales sur les localités en cause, la Compagnie a surveillé attentivement les conséquences dans un grand nombre de localités en cause et elle n'a relevé aucun cas où le progrès économique ou social d'une localité aurait été compromis par la réduction des services-voyageurs.

Quant à la ligne principale, il faut dire qu'en dépit des efforts de la Compagnie en vue de stimuler la demande et de fournir un service-voyageurs plus efficace et plus attrayant, le nombre des passagers a diminué, surtout vers la fin des années 50.

La demande pour le service-voyageurs transcontinental, aux prix alors en vigueur, a décliné, particulièrement en saison creuse, si bien que l'utilisation du «Dominion» ne représentait qu'une fraction de sa capacité. Et la situation était analogue dans le cas du «Canadian». Cette diminution de la demande a nécessité la transformation, en saison creuse, du «Dominion», un train comportant

habituellement des voitures-lits, des voitures-restaurants et des voitures-observatoires, en un train ordinaire transcontinental, auquel on ajoutait des voitures-lits, des voitures-restaurants et des voitures-observatoires, en un train ordinaire transcontinental, auquel on ajoutait des voitures-lits et des voitures-restaurants dans les régions qui présentaient encore des possibilités quant à la demande. Il importe de souligner que le «Dominion» a fonctionné pendant plusieurs années en dépit d'une utilisation bien en deçà de sa capacité avant que la Compagnie décide, en 1960, d'en réduire les éléments.

A partir de 1960, on rétablit chaque été le «Dominion» dans sa version originale et le train servit au transport d'un grand nombre d'estivants attirés par une promotion vigoureuse et des tarifs inférieurs au prix de revient. Ceux qui prenaient souvent le train se plaignaient des voitures ordinaires et des voitures-lits, qui ne se comparaient pas à ceux du «Canadian» et s'avéraient démodés. Le coût de remplacement de ce matériel désuet par un matériel moderne ne pouvait être justifié par une exploitation saisonnière.

Dans les années qui suivirent la modification du «Dominion», on a satisfait la demande pour le service-voyageurs transcontinental au moyen du «Canadian», tandis que l'utilisation du «Dominion», dans sa version réduite, demeurait au minimum.

Vers la fin de 1963, afin de rivaliser avec les autres transporteurs et d'accroître la clientèle, les tarifs-voyageurs de la ligne transcontinentale furent réduits radicalement par l'établissement du «Faresaver Plan». Cette initiative eut pour effet immédiat d'augmenter le nombre des passagers à bord des trains transcontinentaux, mais elle ne rapporta pas assez de recettes supplémentaires pour contrebalancer la hausse des frais entraînée par l'accroissement du trafic, de telle sorte que l'assiette financière ne s'en porta pas mieux.

Ces dernières années, la nécessité s'imposa de trouver une méthode plus efficace pour l'acheminement du trafic-messageries si nous voulions conserver nos positions dans ce secteur du marché face à la concurrence des autres modes de transport. Auparavant, les messageries étaient confiées à un train-passagers, le «Dominion», qui en faisait la distribution locale à travers le Canada. Cette méthode comportait des retards inacceptables dans l'acheminement des expéditions plus considérables de messagerie destinées aux grand centres de distribution tels que Winnipeg et Vancouver. En juin 1965, on décidait de l'abandonner pour confier l'acheminement des messageries à nos nouveaux trains-fret rapides. Cette nouvelle méthode, qui consiste à dételer des wagons et containers aux endroits appropriés à travers le Canada et à transporter ensuite les messageries par la route jusqu'aux points intermédiaires, réunit les avantages des deux modes de transport. Le changement a été permis par l'amélioration du service-fret rapide aux moyens du contrôle centralisé du trafic, de la performance supérieure des wagons-fret, de la radio et autres perfectionnements des communications.

En même temps que s'améliorait l'acheminement du trafic-messageries, on concluait une entente avec le ministère des Postes pour le transport du courrier à bord des trains-marchandises rapides.

Les fortes augmentations de salaires consenties au cours des années 50 et 60 grevèrent lourdement l'exploitation des trains-passagers et particulièrement le service transcontinental, où le cœfficient travail est tres élevé. Ce dernier facteur handicapait la Compagnie dans sa lutte à la concurrence des services

aériens et d'autobus, dont le coefficient travail est plus bas. Durant cette période, les lignes aériennes mettaient en service de plus gros appareils et les lignes d'autobus des véhicules de forte capacité.

La nécessité de changer la méthode d'acheminement des messageries, jointe à l'aggravation de la situation du «Dominion», força la Compagnie à le supprimer.

Le retrait de train-passagers des lignes locales, la réduction du service sur les lignes secondaires et l'adaptation du service-voyageurs transcontinental à la demande n'empêchèrent pas le service-passagers du Pacifique-Canadien d'enregistrer un déficit de $23.9 millions en 1965. Les recettes et les frais variables de ce service s'établissaient ainsi:

Recettes	$ 40.3	millions
Frais variables	64.2	"
Déficit	$ 23.9	"

Les recettes du service-voyageurs en 1965 n'ont même pas absorbe les frais de salaires, de carburant, d'entretien, de réparation et de dépréciation du matériel, d'exploitation des voitures-lits et des voitures-salons, des voitures-restaurants et du trafic. Ces frais, qui pourraient disparaître peu après la suppression du service, ne représentent qu'une partie des frais variables. Les frais suivants ne sont pas compris: l'aiguillage, le service des gares, l'entretien de la voie et des installations pour passagers, les dépenses de secrétariat et de surveillance. Tout ces frais reflètent les variations de volume du service.

En raison des frais accrus de la main-d'œuvre et des prix plus élevés du matériel, contrebalançant la majeure partie des économies qu'auraient pu représenter les changements effectués dans le service depuis 1958, année sur laquelle a porté l'étude de la Commission royale MacPherson sur les Transports, le déficit du service des trains-passagers n'a accusé qu'une légère diminution, ainsi que l'illustre le tableau suivant:

Déficit du service des trains-passagers
(en millions de dollars)

Année	Recettes	Frais variables	Déficit
1958	63.8	91.4	27.6
1959	59.9	87.6	27.7
1960	54.9	77.7	22.8
1961	46.5	72.5	26.0
1962	46.6	69.7	23.1
1963	44.5	69.2	24.7
1964	44.8	70.8	26.0
1965	40.3	64.2	23.9

Nous tenons à souligner que, dans le calcul de ces déficits, il n'est pas fait état des frais fixes imputables au service-voyageurs. Seuls entrent en ligne de compte les frais variables, c'est-à-dire les frais qu'on pourrait éviter si le service était supprimé. Il est évident qu'un service qui ne peut absorber une partie des frais fixes de l'exploitation d'un Chemin de fer représente un fardeau pour les usagers des autres services ferroviaires ou pour le chemin de fer lui-même.

Des critiques ont été formulées dans certains milieux sur la façon dont les chemins de fer établissent leur prix de revient. Nous ne pouvons trop insister sur le fait que, depuis la guerre, le prix de revient des Chemins de fer a fait l'objet d'une étude et d'une mise au point approfondies, qui s'appuient sur les progrès considérables des techniques d'analyse et du traitement mécanique des données. La Compagnie utilise les techniques et méthodes d'analyse les plus modernes que puisse adopter une industrie aux prises avec un problème de prix de revient combiné.

L'expérience du Tarif-Épargne fonde la Compagnie à conclure que l'abaissement des tarifs ne saurait résoudre le problème du service-voyageurs. Ces tarifs réduits, en réussissant à attirer les clients d'autres transporteurs qui pouvaient les servir d'une façon rentable, ont compromis la stabilité financière des deux formes de transport. En s'appuyant sur son expérience, la Compagnie est d'avis que les gens utiliseront le service-voyageurs si les tarifs sont au-dessous de la normale mais qu'ils ne peuvent être attirés par des tarifs qui absorberaient les frais du service.

Au cours des audiences de la Commission des Transports portant sur la diminution du service-voyageurs en divers endroits du pays, on a laissé entendre qu'il incombait aux Chemins de fer d'assurer une sorte de relève quand les avions sont retenus au sol, les routes fermées ou dans toute autre situation d'urgence. Il n'y a sûrement pas lieu de conserver et d'entretenir un matériel dispendieux pour la simple raison qu'il pourrait assurer de temps à autre un service d'urgence.

L'expansion des autres modes de transport a été reconnue par la Commission des Transports qui, à chacune de ses audiences consacrées à la suppression d'un service-voyageurs, a considéré la disponibilité et la qualité de leurs ressources. Il n'y a aucune raison de penser que la Commission n'en a pas fait une juste évaluation dans chaque cas particulier.

Les projets de la Compagnie touchant le service-voyageurs

Bien que la ligne de conduite de la Compagnie relativement à l'exploitation future de son service-voyageurs ne puisse être rigide, il semble, à la lumière des données actuelles, que le «Canadian» doive rester en service de nombreuses années encore. La Commission des Transports a été saisie d'un certain nombre de demandes touchant le retrait de trains-passagers. Dans certains cas, les audiences sont terminées; dans d'autres, la Commission a réclamé plus d'éléments d'information. D'autres services-voyageurs sollicitent l'attention de la Compagnie. Il semble que le service interurban sera maintenu entre Montréal et Ottawa, Montréal et Québec, Montréal et St-Jean, N.-B. Apparemment, le service de banlieue Montréal-Lakeshore sera également maintenu.

En ce qui a trait à ces services, ils pourront être modifiés selon l'évolution de la demande réelle. C'est la responsabilité de la direction de procéder à des études et des essais avant de proposer des changements, et elle continuera de le faire.

L'évaluation des services-voyageurs qu'il faudra assurer dans l'avenir doit tenir compte, en plus de la demande réelle pour le service, de la disponibilité matériel-passagers et de nouvelles locomotives pour satisfaire la demande réelle qu'on prévoyait alors. Depuis, la demande réelle ayant décliné, la Compagnie a mis au rancart les wagons désuets et affecté au service-marchandises les locomotives-diesel qui n'étaient plus nécessaires au service-voyageurs.

Le matériel-passagers actuel de la Compagnie, exception faite des autorails, se compose de voitures en acier inoxydable, qu'on utilisera au maximum pour le «Canadian» et les trois liaisons interurbaines mentionnées plus haut. Dans ce dernier cas, on leur adjoindra les derniers wagons Tuscan Red encore utilisables. L'inventaire comporte des voitures classiques Tuscan Red maintenant désuètes et mal vues du public. En fonction de la demande réelle présente et probable, on ne serait pas justifié d'acheter un nouveau matériel coûteux ni de remettre en état à grands frais le vieux matériel.

Le Canadien Pacifique ne dispose plus que de 28 locomotives-diesel équipées pour le service-voyageurs. Même si l'acquisition de nouvelles machines diesel pour le service-voyageurs pouvait être motivée, ce qui n'est pas le cas naturellement, il ne serait pas possible d'en prendre livraison avant au moins un an. Et il ne saurait être question de considérer l'affectation de locomotives-marchandises au service-voyageurs, la demande pour le service-marchandises atteignant un tel volume qu'il requiert actuellement 50 locomotives louées.

Tout indique que les frais imputables aux salaires et au matériel continueront d'augmenter et que la nécessité s'imposera, naturellement, de modifier les tarifs en conséquence. La direction doit accepter la responsibilité d'établir un juste rapport entre l'augmentation des frais et les modifications de tarifs en vue de porter au maximum les résultats nets de l'exploitation.

Il est à noter que les tarifs des services-voyageurs ferroviaires, dans la période d'après-guerre, ont accusé une augmentation bien inférieure à celle des prix des produits de consommation courante et d'autres services. De 1949 à 1965, le tarif standard du service-voyageurs, autorisé par la Commission des Transports, a augmenté de 4.00c. a 5.00c. le mille dans la région Calgary-Edmonton et dans l'Est, et de 4.50c. le mille à l'ouest de Calgary-Edmonton. Cependant, en raison des tarifs offerts sous le régime du Tarifs-Épargne et de certains tarifs compétitifs qui sont sensiblement inférieurs au tarif standard de service-voyageurs autorisé par la Commission, le tarif réel, qui est calculé d'après les recettes par voyageurs-mille en regard des recettes-voyageurs réellement encaissées par la compagnie, ne s'est établi en 1965 qu'à 2.73c., à rapprocher de 2.72c. en 1949. Au cours de la même période, l'indice des prix aux consommateurs, selon le Bureau fédéral de la statistique, s'élevait de 39 p. 100.

Si nous nous reportons sur un plan plus vaste, il est difficile d'entrevoir un facteur qui pourrait renverser la tendance actuelle, si défavorable au transport-passagers ferroviaire tel qu'il nous apparaît aujourd'hui. L'usage toujours plus répandu de l'automobile, la fréquence pratique des services d'autobus et l'avancement technique de l'industrie aérienne, qui abaisse les frais du transport aérien par siège-mille, interdisent de prévoir un rétablissement de la demande réelle pour le service-voyageurs ferroviaire. Au chapitre des perspectives, il convient de rappeler qu'Air Canada a par le truchement de la presse une augmentation de 28% dans le trafic de ses services transcontinentaux, augmentation qui ne manquera sûrement pas d'avoir de nouvelles répercussions défavorables sur la demande pour le service-voyageurs transcontinental et sur sa rentabilité. Les services avion-autobus qu'on offre actuellement dans l'Ouest du pays rencontrent la faveur du public et il est évident que cete formule de déplacements interurbains est promise à l'expansion.

Certains milieux gouvernementaux s'intéressent aux problèmes particuliers du transport-passagers dans les régions à très forte densité. Il semble qu'on

envisage l'opportunité de réserver au moins une partie des fonds considérables engagés auparavant dans la construction de routes desservant des agglomérations urbaines très denses et très rapprochées à d'autres ressources de transport de forte capacité, telles que les divers types de service ferroviaire ultrarapide. Ces considérations s'appuient sur une toute nouvelle conception du matériel et de la voie ferré mettant en jeu des techniques très poussées et qui tend à réduire la main-d'œuvre au minimum, et peut-être aussi sur une nouvelle conception de la rentabilité. En octobre dernier, par exemple, le président des États-Unis signait le Rapid Rail Transportation Bill, qui pourvoit à la recherche et à la mise au point de transports terrestres ultrarapides et autorise un budget de $90 millions à ces fins sur une période de trois ans. Les objets de la loi ont trait à la recherche sur le matériel, l'aérodynamique, la traction et la manœuvre du véhicule, et les guideways. Des essais doivent avoir lieu entre New York et Washington de même qu'entre New York et Boston. Dans la région que desservirait le système de transport proposé, sur une distance d'un peu plus de 450 milles, on estime la population actuelle à environ 40 millions, ou le double de toute la population du Canada.

Au Japon, un train relie Tokyo et Osaka, distantes de 320 milles, à une vitesse allant jusqu'à 130 milles à l'heure. Il a transporté plus de 10 millions de voyageurs en moins de six mois. Il convient de signaler que le transport ferroviaire au Japon représente plus de trois quarts des passagers-milles, et que 42 millions d'habitants sur une population de 96 millions se trouvent concentrés dans la région traversée par la ligne Tokyo-Osaka.

Au Canada, selon des articles parus récemment dans les journaux, le Gouvernement étudierait l'opportunité de financer un parc de trains à réaction, que le Canadien National mettrait en service entre Montréal et Toronto, et dont les risques financiers émargeraient au Trésor fédéral.

Il est évident que les trois systèmes de transport dont nous venons de parler ne s'assimilent pas au service de trains-voyageurs que nous connaissons aujourd'hui. En outre, ils ont ceci de commun qu'ils ont tous l'appui financier, déjà acquis ou assuré, d'un gouvernement.

Aux États-Unis et au Japon, les régions en cause sont très populeuses, alors qu'au Canada il n'existe pas de région d'une densité comparable et qu'il n'y en aura vraisemblablement pas dans un avenir prochain.

Les effects du programme actuel et des projets de la Compagnie relativement au service-voyageurs

Les effets sur le public voyageur

Prétendre que la Compagnie a délibérément détérioré ses trains-voyageurs pour écarter les usagers et supprimer ensuite le service est absolument sans fondement. Bien au contraire, la Compagnie s'est appliquée à maintenir un service-voyageurs aussi longtemps qu'il répondait à une demande réelle et même, dans certains cas, bien après la cessation da la demande. Elle a supprimé des trains seulement après que le public eut manifesté nettement sa préférence pour d'autres modes de transport.

Dans chaque cas, elle a tenu à établir la preuve que la suppression du service n'aurait pas de conséquences fâcheuses pour le grand public, et à s'assurer que les régions desservies par ces trains disposaient d'autres ressources suffisantes de transport.

La Compagnie a pour règle de maintenir dans l'avenir un service-voyageurs suffisant sur ses lignes ferroviaires là où il répond à une demande réelle. Cette règle ne peut certainement pas aller à l'encontre de l'intérêt du public voyageur ou de l'ensemble de la population.

Les effets sur le personnel de la Compagnie

La réduction du service-voyageurs depuis la guerre a entraîné la réduction du personnel affecté à ce secteur de l'exploitation. La plupart de ces employés sont protégés par des conventions qui sauvegardent leur ancienneté. Quand un emploi est aboli, celui qui le détenait peut se prévaloir de son ancienneté, de telle sorte qu'en définitive la réaffectation touche d'abord l'employé qui est entré le dernier au service de la Compagnie.

Au cours de la période marquée par le déclin du service-voyageurs, le trafic des marchandises en vrac enregistrait une augmentation. D'autres services, comme le rail-route (piggyback) et le service-marchandises, ont également accusé une expansion sensible. La pratique de la Compagnie est de s'efforcer de redistribuer dans ses autres services les employés qui ne sont plus requis dans un secteur, y compris ceux du service-voyageurs.

Durant les cinq dernières années, le roulement du personnel de la Compagnie, attribuable aux mises à la retraite, aux démissions et aux décès, s'est établi en moyenne à quelque 10%. Durant ce temps, la Compagnie a engagé 5,000 employés par année en moyenne. Ce roulement a facilité et continuera de faciliter la réaffectation du personnel.

Les effets sur la population canadienne

Ce qui n'a pas été compris en général et ce qu'on ne saurait souligner avec trop d'insistance, c'est que l'attitude adoptée par la Compagnie en ce qui a trait au service-voyageurs a toujours été dans le sens des intérêts supérieurs de la population canadienne et qu'elle est parfaitement conforme aux obligations du contrat de 1880, stipulant que la Compagnie devait

> ...ensuite et à perpétuité entretenir, exploiter et mettre en opération d'une manière efficace le Chemin de fer canadien du Pacifique.

On a laissé entendre qu'en recevant d'importants subsides en argent et en terrains en vertu de son contrat original avec le Gouvernement, la Compagnie avait asumé l'obligation d'assurer un service-voyageurs même après la cessation de la demande réelle.

Selon cette clause du contrat, la Compagnie a une obligation contractuelle de pourvoir à la demande réelle du public pour le service de transport. Si cette clause a été incluse dans le contrat, il semble que ce soit parce que la Compagnie détenait alors virtuellement le monopole du transport et que les statuts ne contenaient aucune disposition qui obligeât la Compagnie à satisfaire la demande réelle du public pour le service. Le contrat ne stipule nulle part qu'un service-voyageurs donné doive être maintenu indéfiniment. C'est le «chemin de fer» qui doit être maintenu, entretenu et exploité efficacement et indéfiniment; et les mots «chemin de fer» et «d'une manière efficace» contenaient implicitement l'idée de progrès—c'est-à-dire qu'ils devaient être adaptés à chaque époque et interprétés selon les circonstances. Pour être efficace, la Compagnie doit s'adapter aux besoins changeants du traffic ferroviaire. Quand le trafic diminue sans cesse, elle doit réduire ses services, car si un service doit

être maintenu sans tenir compte de l'achalandage, on en vient à l'absurde conclusion que les trains doivent continuer à rouler même s'il n'y a plus aucun voyageur.

Il convient donc de revoir ici les circonstances qui existaient au moment de l'entente entre le Gouvernement et la Compagnie au sujet de la construction d'un chemin de fer.

L'une des principales conditions posées par la Colombie-Britannique au moment de son adhésion à la Confédération en 1871 était que le Gouvernement du Dominion réalisât un chemin de fer transcontinental. Voici le passage de l'accord qui y a trait:

> Le Gouvernement du Dominion s'engage à faire commencer simultanément, dans les deux années de la date de l'Union, la construction d'un chemin de fer du Pacifique aux Montagnes Rocheuses, et du point qui pourra être choisi, à l'est des Montagnes Rocheuses, jusqu'au Pacifique, pour relier la côte maritime de la Colombie-Britannique au réseau des chemins de fer canadiens—et de plus à faire achever ce chemin de fer dans les dix années de la date de l'Union.

La résolution suivante fut alors adoptée par la Chambre des Communes:

> Que la construction et le fonctionnement du chemin de fer mentionné dans l'adresse à sa Majesté concernant l'union de la Colombie-Britannique avec le Canada, adoptée par cette Chambre, samedi, le 1er avril courant, devraient être confiés à des compagnies privées et non au gouvernement de la Puissance; et que l'aide publique à accorder pour assurer l'exécution de cette entreprise devrait consister en octrois libéraux de terres et en une subvention en argent, ou autre espèce de subvention sans augmenter la proportion actuelle des impôts, et que le parlement du Canada déterminera plus tard.

En attendant la fin des négociations avec les syndicats privés, le Gouvernement du Dominion entreprit d'importants levés de plans.

Au cours des négociations avec un syndicat privé dirigé par Sir Hugh Allan, le Gouvernement offrit trente millions de dollars en espèces et cinquante millions d'acres de terre en vue de la construction du chemin de fer, mais cette proposition fut retirée lorsqu'on apprit que des capitalistes identifiés au Northern Pacific le soutenaient. Les Conservateurs démissionnèrent et furent remplacés par un Gouvernement libéral, lequel (selon la déclaration que Sir Alexander Campbell fit au Sénat le 3 février 1881) était disposé en 1874 à offrir $27,970,000 en espèces, $20,977,500 sous forme d'obligations à 4 pour cent et 55,940,000 acres de terre à l'entreprise privée qui se chargerait de la construction. Finalement, toutefois, le premier ministre libéral, l'honorable Alexander Mackenzie, décida que le Gouvernement assumerait lui-même la construction.

Les progrès furent lents et l'on ne faisait rien pour respecter la promesse de construire un chemin de fer du Pacifique aux Rocheuses. Aussi, lorsque Sir John A. Macdonald revint au pouvoir en 1878, se rendit-il compte qu'il fallait prendre des mesures pour éviter que la Colombie-Britannique ne se retire de la Confédération. Un contrat fut donc signé avec Andrew Onderdonk pour la construction du chemin de fer dans cette province. Par une résolution adoptée en 1879, le Gouvernement décida l'appropriation de 100,000,000 d'acres de terre, dont il espérait que le produit financerait la construction.

Sir John A. Macdonald s'aperçut bientôt que l'édification d'un Chemin de fer signifiait beaucoup plus que la construction d'une voie ferrée. Elle exigeait aussi de fortes dépenses d'équipement et d'entretien et s'avérait beaucoup plus

coûteuse en tant qu'entreprise gouvernementale que si elle avait été confiée à des intérêts privés. Le rapport de la Commission royale qui, en 1882, mena une enquête à ce sujet, établit:

> Que souvent on a sacrifié inutilement l'argent, le temps et l'efficacité dans la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Qu'on a employé . . . un grand nombre de personnes qui n'avaient pas l'habileté et la compétence . . . qu'elles avaient été choisies par des motifs de parti, . . . Qu'on a fait de grandes opérations . . . avec beaucoup moins d'égard pour l'économie . . . qu'on ne l'eût fait . . . pour des entreprises particulières. . . Que le système d'après lequel les contrats ont été adjugés n'était pas de nature à assurer la construction des travaux au plus bas prix, ni dans le délai le plus court: . . .

Constatant que le financement de la construction grevait trop lourdement le Trésor, le premier ministre partit pour l'Angleterre avec l'espoir d'obtenir de l'aide, soit du Grand Tronc, soit du Gouvernement britannique. Les administrateurs du Grand Tronc à l'époque se prononcèrent contre la construction d'un chemin de fer transcontinental en territoire canadien et le Gouvernement britannique refusa également de s'y associer. Le premier ministre s'adressa à George Stephen, président de la Banque de Montréal, qu'il persuada de former un syndicat qui se chargerait de terminer et d'exploiter la ligne transcontinentale du Canadien Pacifique. Dans les milieux financiers, on estimait à l'époque que le syndicat venait à la rescousse du Gouvernement. Une lettre de George Stephen à Sir John A. Macdonald, datée du 27 septembre 1880 et conservée aux Archives nationales, décrit le contrat proposé comme étant «celui que mes amis et mes ennemis affectent de penser qu'il nous ruinera tous.» Ce contrat fut mis à exécution le 21 octobre 1880.

Le préambule de la loi du 15 février 1881, qui ratifiait le contrat, se lit ainsi:

> Considérant que par les termes et conditions de l'admission de la Colombie-Britannique dans l'Union avec la Puissance du Canada, le gouvernement fédéral s'est chargé de l'obligation de faire construire un chemin de fer reliant le littoral de la Colombie-Britannique au réseau des chemins de fer du Canada;
>
> Et considérant que le Parlement du Canada a maintes et maintes fois déclaré sa préférence pour la construction et l'exploitation de ce chemin de fer au moyen d'une compagnie constituée, aidée par des octrois de terre et d'argent, plutôt que par le gouvernement, et que certains statuts ont été passés pour permettre de suivre ce système, mais que leurs dispositifs n'ont pu jusqu'ici être mis à effet;
>
> Et considérant que certaines sections du dit chemin de fer ont été construites par le gouvernement et que d'autres sont en voie de construction, mais que la plus grande partie de la ligne principale de ce chemin n'a pas encore été commencée ni donnée à l'entreprise; et qu'il est nécessaire, pour le développement des territoires du Nord-Ouest et pour maintenir la bonne foi du gouvernement dans l'accomplissement de ses obligations, qu'il soit pris des mesures immédiates pour faire terminer et exploiter ledit chemin de fer en son entier.

Les termes de l'accord stipulaient que la Compagnie s'engageait à terminer le chemin de fer transcontinental pour le 1er mai 1891 «. . . et la Compagnie devra ensuite et à perpétuité entretenir, exploiter et mettre en opération d'une manière efficace le Chemin de fer canadien du Pacifique. . .». Le contrat

mentionnait que le Gouvernement acceptait d'accorder à la Compagnie $25,000,000 en espèces, 25,000,000 d'acres de terre de la Couronne et les lignes déjà construites ou sous contrat, au total 713 milles, ainsi que certaines exemptions douanières et autres. L'entente indiquait en outre, l'objet précis de ces subsides, à savoir:

> ... la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique sera complétée, et le chemin équipé, entretenu et exploité . . .

Pendant la construction, on se heurta à des obstacles quasi insurmontables, qui firent penser à certains moments que l'entreprise ne pourrait réussir. Certains administrateurs durent fournir des garanties personnelles pour de fortes sommes afin d'empêcher que l'entreprise n'échouât. C'est cette détermination qui permit de terminer le chemin de fer cinq ans avant la date prévue dans le contrat.

Beaucoup de gens méconnaissent le fait que le Gouvernement se borna à céder des terres ayant alors peu de valeur en échange d'une réalisation qui constituait un apport considérable au développement du pays. Certains ont essayé d'estimer la valeur des terres de la Compagnie sur la base du prix de vente brut établi de nombreuses années plus tard. Ce qui est manifestement incorrect. On peut noter, par exemple, qu'en 1886, la Compagnie céda au Gouvernement 6,793,014 acres des 25,000,000 qui lui avaient été accordées pour la ligne principale, en paiement partiel d'un prêt consenti par le Gouvernement pour aider à la construction du chemin de fer. La valeur de l'acre, établie à cette époque, soit cinq ans après l'attribution des subsides et un an après l'achèvement du chemin de fer, était de $1.50. En fait, c'est la Compagnie qui donna aux terres leur valeur commerciale, valeur qui s'étendit à toutes les autres terres tributaires de ses lignes. Dès le début, elle s'est appliquée à développer l'Ouest du Canada aussi rapidement que possible. Les dépenses encourues par la Compagnie pour la colonisation, l'établissement des populations, l'irrigation et autres fins similaires ont été très élevées et le pays a largement bénéficié de la manière judicieuse avec laquelle la Compagnie y avait procédé.

Lorsque le Canadien Pacifique fut constitué en société, le Canada n'était guère plus qu'un nom géographique et la population vivant à l'ouest des Grands Lacs ne dépassait pas 170,000 âmes. Après l'achèvement de la ligne principale de la Compagnie, le pays devint une nation.

Dans son livre «*The History of the Canadian Pacific Railway*» (Toronto 1923), le professeur Harold A. Innis écrivait:

> L'exécution du contrat et l'achèvement de la ligne principale marquèrent une étape capitale dans l'extension de la civilisation à travers le Canada.

En 1932, le rapport de la Commission Duff déclarait:

> Il en est résulté que le Pacifique-Canadien, le plus fort contribuable du Canada, a subi la concurrence de voies ferrées appartenant à l'État et exploitées par lui et soutenues par les ressources financières du pays. Cette compagnie a fait honneur à ses engagements envers le Parlement. Ses lignes ont beaucoup contribué à unir les provinces de l'ouest et celles de l'est. Les administrateurs de la compagnie ont mis en commun leur foi, leur courage et leur énergie indomptable pour prolonger ses lignes dans l'Ouest non colonisé. L'exploit de la compagnie lui a valu l'admiration des deux chemins de fer et du public et il a beaucoup contribué à faire

connaître avantageusement le Canada dans trois continents. Son exploitation a été rémunératrice à ses actionnaires et cette entreprise est devenue un actif national dont la valeur et l'importance pour le Canada sont reconnues.

James B. Hedges, professeur d'histoire américaine à l'Université Brown, amené, dans son ouvrage intitulé «Building the Canadian West» (New York 1939), à mesurer la contribution de la Compagnie à l'édification de l'Ouest canadien, écrivait:

> «Reste la question de savoir si les subsides fonciers accordés au Canadien Pacifique étaient justifiés du point de vue de l'intérêt national. C'était l'un des meilleurs moyens d'amener un groupe d'hommes à construire en cinq ans un chemin de fer dont on parlait depuis dix ans. C'était aussi un moyen de faire de la Compagnie une agence de colonisation, qui ne le cédait en importance qu'au Gouvernement lui-même. En 1881, le Free Press, journal libéral du Manitoba qui n'encensa jamais le Canadien Pacifique, faisait remarquer que l'encouragement donné à l'immigration et à l'établissement des populations dans l'Ouest avaient eu beaucoup plus de poids que les dollars et les biens fonciers accordés en vue de la construction du chemin de fer. Quelques milliers de colons de plus, bon an mal an, disait-il, auraient plus d'importance pour l'avenir du Nord-Ouest que «quelques millions de dollars ou d'acres accordés à un syndicat». Pour le Free Press, la colonisation rapide de l'Ouest justifiait le subside foncier. Jugé selon ce critère, le Canadien Pacifique se montrait assurément à la hauteur de sa tâche».

Au cours des années, la Compagnie a respecté et continue de respecter ses engagements envers le peuple canadien. Au Canada, comme en bien peu d'autres pays du monde peut-être, l'existence d'un service de transport efficace est essentiel à l'économie nationale, et il est permis de penser qu'aucun autre pays n'a aussi bien servi en matière de transport que le Canada par le Canadien Pacifique.

La compagnie est consciente de ses responsabilités envers le peuple canadien, non seulement en tant que compagnie de transport, mais aussi en tant que société canadienne.

En tant que compagnie de transport, le Canadien Pacifique a la responsabilité de répondre à la demande réelle du public. En assumant cette responsabilité, le Canadien Pacifique est soumis à la juridiction de la Commission des Transports du Canada.

La Commission des Transports du Canada

La Commission des Transports du Canada est un organisme de contrôle mis sur pied par le Parlement et composé de membres soigneusement choisis pour leur grande compétence. Elle dispose d'un personnel de spécialistes versés dans les divers aspects du transport: économie, comptabilité, exploitation, trafic, mécanique, droit. De plus, elle peut, le cas échéant, faire appel au personnel technique du ministère des Transports.

Une de ses principales responsabilités est de sauvegarder l'intérêt du public canadien contre tout abus éventuel des Compagnies de chemins de fer, et les Chemins de fer peuvent attester que la Commission s'en acquitte scrupuleuse-

ment. De fait, la Commission est souvent en butte aux critiques des Chemins de fer, qui lui reprochent de trancher invariablement toute question litigieuse à leur détriment et en faveur du public et des expéditeurs.

Bien qu'en maintes occasions, la Commission ait adopté des positions contraires à celles de la Compagnie, le Canadien-Pacifique n'en reconnaît pas moins sa compétence en matière de transport, principalement en ce qui touche les intérêts de la population canadienne, et le rôle très utile qu'elle joue au sein de la collectivité. L'affaire du «Dominion», entre autres, illustre bien la minutie et l'objectivité qu'apporte la Commission à l'étude des problèmes et griefs qui lui sont soumis. Non seulement les parties en cause eurent-elles alors toute latitude dans la présentation de leur preuve, de leurs points de vue et de leurs plaidoyers, mais encore la Commission recueillit-elle une foule de renseignements et statistiques supplémentaires auprès de diverses sources, y compris la Compagnie. Bien plus, ses économistes et ses comptables se rendirent au siège social du Canadien-Pacifique pour procéder à un examen et à une analyse détaillés des livres et dossiers de la Compagnie.

Les critères sur lesquels la Commission fonde son jugement à savoir si un service-voyageurs doit être maintenu ou pas apparaissent clairement aux pages 71 et 72 de son jugement sur l'affaire du «Dominion», daté du 7 janvier 1966, et qui se lisent comme suit:

> La Loi sur les chemins de fer ne prévoit ni ligne de conduite ni principe auxquels la Commission doit se soumettre en déterminant quels trains de voyageurs doivent circuler. La ligne de conduite appliquée par la Commission, dans tout le Canada, a consisté à estimer du mieux qu'elle peut dans quelle mesure le public a besoin d'un service de train et à juger si le fardeau qu'imposerait au chemin de fer la continuation du service l'emporte sur les pertes et les inconvénients que son abandon causerait au public au point de justifier un tel abandon. Exactement à quel point l'abandon est-il justifié est une question qui requiert l'exercice d'un bon jugement. C'est la direction du chemin de fer qui décide en premier lieu de la situation dans chaque cas mais la décision de la direction peut être examinée par la Commission sur demande, en cas de plainte ou de la propre initiative de la Commission. Pour en arriver à une décision, la Commission tient compte de tous les facteurs pertinents, y compris la population et la situation économique de la région en cause, la nécessité du service de train pour le public et le genre de service assuré, le degré d'utilisation du train par le public et les perspectives d'avenir à ce sujet, les autres moyens de transport disponibles, les recettes et les dépenses du service, le fardeau qu'imposerait au chemin de fer la continuation du service et les effets qu'aurait pour le chemin de fer l'abandon de ce service.
>
> Lorsqu'il s'agit d'un train transcontinental, comme dans le cas présent, il est impossible d'évaluer en dollars les pertes et les incovénients que la discontinuation du service causerait au public, car le public en cause est évidemment beaucoup plus nombreux que dans le cas d'un train qui dessert une région limitée. Même dans le cas de trains locaux, il est difficile d'évaluer en argent les pertes et les inconvénients. Une décision sur la nécessité d'un service dans l'intérêt public ou pour la commodité du public est avant tout l'énoncé d'une opinion résultant de l'étude des faits et de l'évaluation des données économiques, financières, sociales, opérationnelles et autres et d'un regard sur l'avenir. J'emploie le mot

«nécessité» au sens large et non au sens absolu. En ce qui concerne le «Dominion», le besoin du public et l'intérêt public doivent être considérés dans une vaste perspective. Il faut tenir compte non seulement des besoins de ceux pour qui il est commode ou nécessaire de voyager par ce train mais aussi des effets de l'exploitation du train pour la compagnie.

Les deux jugements rendus par la Commission exposent clairement son évaluation de tous les éléments en cause, démontrant par le fait même combien poussée a été son étude des diverses facettes du problème, combien impartiale sa décision. Et selon le Canadien-pacifique, une telle attitude commande attention et respect, qu'elle favorise ou non la position adoptée par la Compagnie. D'autre part, on ne saurait trop s'élever contre l'attitude préjudiciable à l'intérêt public de ceux qui mettent en doute l'impartialité de la Commission parce qu'elle ne leur donne pas gain de cause, ou qu'une de ses décisions, appuyée sur une étude détaillée et menée avec une rigueur judiciaire, va à l'encontre de quelque intérêt particulier.

Pour s'acquitter convenablement de ses responsabilités en tant que société de transport, la Compagnie doit agencer les divers secteurs de son activité de façon à ce qu'ils répondent à la demande réelle dans les diverses parties du pays au moment et à l'endroit où elle présente une variation. Et le service-voyageurs est assurément un secteur où la demande a considérablement évolué.

La Commission royale MacPherson sur les Transports

Les difficultés créées par cette évolution, qui compte pour une large part dans les problèmes actuels du Canada en matière de transport, ont fait l'objet d'une étude approfondie de la part de la Commission royale MacPherson sur les Transports. Le Parlement du Canada lui avait confié le mandat «d'étudier les problèmes du transport ferroviaire au Canada et leurs causes, et de faire rapport». Les membres de la Commission formaient un groupe représentatif de la collectivité canadienne. Son président était un expert dans les questions de transport et un avocat éminent de la Saskatchewan; elle comprenait un économiste et un chef agricole de l'Alberta, un membre important des milieux financiers de la Colombie-Britannique, un économiste et expert en questions forestières du Québec, un chef ouvrier ontarien et le directeur général de la Maritimes Transportation Commission.

Les provinces de l'Ouest témoignèrent sur le service-voyageurs ferroviaire devant la Commission. Le premier ministre du Manitoba, l'honorable Duff Roblin, exprima ses vues à ce sujet dans sa réponse à la question suivante de l'avocat-conseil de sa province.

M. A. V. Mauro:

Vous avez, Monsieur le Premier Ministre, énuméré ces obligations et restrictions auxquelles le Manitoba doit faire face, et qui ont constitué un fardeau pour les expéditeurs. Le Manitoba a-t-il des commentaires à faire quant à ce qui peut ou devrait être entrepris pour assurer une répartition plus équitable de ce fardeau?

Le premier ministre:

Nous avons plusieurs suggestions à formuler sur chacun de ces points principaux. La première concerne le service-voyageurs et les services connexes.

Nous aimerions faire d'abord une distinction entre la ligne transcontinentale et les lignes locales. Nous ne sommes pas en mesure d'en donner les caractéristiques respectives, mais il nous suffit de savoir qu'il est possible d'établir une distinction entre ces deux types de services. L'idéal, dans le cas du service-voyageurs transcontinental, serait que les recettes

de ce service soient assez élevées pour absorber tous ses frais. Mais comme cette situation n'est apparemment pas réalisable, nous aimerions formuler les suggestions suivantes:

Premièrement: que les sociétés ferroviaires continuent à viser au rendement maximum, en supprimant les services qui font double emploi et par tous les autres moyens dont elles disposent.

Deuxièmement: que les déficits actuels du service-voyageurs et des services connexes soient absorbés par le Trésor fédéral, si l'on estime que ces services sont nécessaires à la collectivité. De toute façon, particulièrement en ce qui concerne l'établissement des tarifs-marchandises, ces déficits ne devraient plus figurer au bilan des sociétés ferroviaires. La Commission des Transports peut déterminer ce qui est «d'intérêt national».

M. Hu Harris, doyen de la Faculté de commerce de l'Université d'Alberta, et témoin expert de longue date pour cette province, auprès d'organismes chargés de faire des enquêtes publiques sur les transports, déclarait ce qui suit lors de son témoignage au nom de l'Alberta devant la Commission:

Il n'y a absolument pas de raison que le Canadien-National et le Canadien-Pacifique maintiennent des trains d'ici à Vancouver pour le seul usage de quelques personnes qui ne sont pas disposées à payer ce service à sa valeur. Si tel est le cas, si le service n'est pas rentable, alors qu'on le supprime.

M. Ernest W. Williams, fils, professeur à l'Université Columbia et auteur de volumes et d'articles sur les questions économiques relatives au transport, se présenta au nom du Manitoba et de l'Alberta pour déclarer devant la Commission:

Il y a lieu de se demander si, sur le plan économique, il existe des raisons valables pour maintenir des services-voyageurs ferroviaires ailleurs que sur les lignes achalandées de banlieue et sur les courts trajets à forte densité, qui semblent plutôt rares au Canada.

M. W. Hughes, président du département de Transport rattaché à la Faculté de commerce de l'Université de Colombie-Britannique, témoigna devant la Commission au nom de la Colombie-Britannique. Amené, dans sa preuve, à exposer les grandes lignes des recommandations touchant les déficits du service-voyageurs, il déclara:

La suppression d'un service se heurtera toujours à l'opposition d'une minorité intéressée. Il est pourtant évident, puisque le service n'est pas rentable, que la majorité des usagers lui a retiré sa clientèle pour adopter des modes de transport concurrents. La résistance des usagers possibles à défrayer le service indique bien que celui-ci n'a plus sa raison d'être.

Cette Commission en vint à des conclusions très révélatrices au sujet du service-voyageurs. Etant donné le statut de cet organisme et comme ses conclusions ont guidé le Pacifique-Canadien dans les modifications qu'il a apportées à son service-voyageurs, il est bon de les relire attentivement. En page 50 de son rapport, la Commission déclare:

Les services de voyageurs constituent définitivement un des secteurs de l'exploitation ferroviaire qui n'est pas rémunérateur dans son ensemble. Comme dans le cas de l'abandon des embranchements, la population a manifesté une opposition générale et bruyante aux modifications des

services de voyageurs. On accuse les chemins de fer d'abandonner certaines agglomérations et d'en retrancher le service des trains de voyageurs alors qu'il serait plus objectif de dire que certaines régions n'emploient plus le service des trains de voyageurs. Cela s'explique facilement. Les circonstances qui ont favorisé l'expansion de la concurrence du camionnage pour le trafic des marchandises ont aussi stimulé l'emploi d'autres moyens pour transporter les voyageurs sur de petites et de moyennes distances. Il s'est présenté une situation analogue à celle qui a accompagné la suppression de la fonction «d'alimentation» et l'amenuisement de la fonction des «lignes principales». Ayant la voiture de tourisme à leur disposition, les voyageurs ne l'emploient pas seulement pour se rendre à la gare la plus rapprochée. Pour des raisons d'utilité et de commodité, ils emploient leur voiture pour effectuer des distances courtes et moyennes. La préparation méticuleuse et économique qui préside à l'expédition de marchandises est aussi mise à contibution, quoique dans un bien moindre degré, dans le cas du transport personnel. L'automobiliste moyen, ayant accepté le fardeau que représente l'achat d'une voiture, se rend compte qu'il ne lui en coûte pas beaucoup plus pour faire plein usage de son automobile. L'usage de la voiture de tourisme comporte la même utilité et la même commodité que l'emploi des camions pour la fonction «d'alimentation». Au fur et à mesure que s'améliorent les réseaux routiers, la distance que les automobilistes parcourent dans leur propre voiture plutôt qu'en chemin de fer s'accroît.

Par suite de l'accroissement en nombre et en étendue des grandes voies routières, les chemins de fer se sont trouvés en face d'un nouveau concurrent commercial dans le domaine du transport des voyageurs. Les compagnies de transport par autobus, dont le chiffre des frais d'exploitation peut se comparer à celui des propriétaires de camions et dont les services s'adaptent à peu près aussi bien à toutes les circonstances, peuvent offrir aux voyageurs un service plus fréquent que les chemins de fer dans les régions plus ou moins peuplées. En outre, grâce à la direction imprimée au frais d'exploitation des services d'autobus, le tarif des autobus oppose une vive concurrence au tarif ferroviaire lorsqu'il s'agit de transport sur une distance considérable. Le transport aérien, nouveau progrès d'ordre technologique, a connu un tel succès auprès du public, grâce à la rapidité de ses services et à la modicité de ses tarifs, que ses entreprises ont plus que triplé au cours de la dernière décennie. Il s'ensuit que, si l'on excepte les cas particuliers où les raisons de distance, de rapidité et de confort réunies donnent l'avantage aux chemins de fer, le transport des voyageurs d'une ville à une autre se fait la plupart du temps autrement que sur rail.

Et en page 53, la Commission ajoute:

On ne saurait étudier le problème des chemins de fer sans examiner en même temps le mode d'exploitation des services ferroviaires dans son ensemble, et nous sommes d'avis que les preuves d'ordre social que l'on pourrait apporter pour justifier l'établissement permanent du transport ferroviaire des voyageurs tel que nous le connaissons aujourd'hui sont bien minces et que les preuves d'ordre économique le sont bien davantage. Le public, à tout prendre, a montré que ses préférences allaient aux autres modes de transport et, exception faite des rares cas où il n'existe aucun autre moyen de transport terrestre, le jour viendra où les chemins de fer ne feront le transport des voyageurs que là où ce service leur apparaîtra rentable.

Il est révélateur que la Commission ait fait le commentaire suivant:

> On accuse les chemins de fer d'abandonner certaines agglomérations et d'en retrancher le service des trains de voyageurs alors qu'il serait plus objectif de dire que certaines régions n'emploient plus le service des trains de voyageurs.

Il ne s'agit pas ici de se plaindre de l'attitude du grand public mais bien de souligner qu'il est important de modifier l'exploitation des trains-passagers en fonction des changements survenus dans la demande réelle pour un tel service, à la suite de la préférence manifestée par le public à l'endroit d'autres modes de transport.

Il y a maintenant près de sept ans qu'on a été alerté à la gravité des problèmes du transport ferroviaire au Canada. Durant ces sept années, les difficultés n'ont cessé de s'aggraver. Aussi faut-il reconnaître que l'application de mesures correctives doit se faire rapidement. Au cours de son enquête, la Commission royale a accordé beaucoup d'attention aux aspects technique et chronologique des solutions proposées, et elle en vint à la conclusion que si l'on n'agissait pas avec la plus grande diligence, les intérêts de la population canadienne en souffriraient. Il est évident que tout retard ne ferait qu'accroître les difficultés.

Bien que les conclusions du rapport de la Commission royale n'aient pas encore force de loi, elles n'en ont pas moins inspiré les projets de loi présentés à la Chambre des Communes par les deux derniers gouvernements. Si ces conclusions, qui comportent pour une large part des recommandations relatives au service-voyageurs, ne servent pas à ébaucher une nouvelle politique canadienne des transports, les difficultés demeureront entières. Il n'y a pas d'alternative valable.

Le Conseil économique du Canada

A titre de société canadienne, le Canadien-Pacifique a une responsabilité particulière à l'endroit de la population de ce pays: il se doit de faire l'usage le plus efficace et le plus économique possible des ressources humaines et financières du Canada. Ce n'est que par un usage judicieux de ces ressources que la Compagnie pourra accroître sa productivité et offrir ses services au plus bas prix possible. Une hausse de la productivité est essentielle pour contrebalancer le coût plus élevé des salaires, des avantages marginaux et de l'équipement, et partant, soutenir la concurrence au sein de l'industrie.

Dans son premier rapport annuel, le Conseil économique du Canada insiste longuement sur la nécessité d'accroître la productivité et l'efficacité. Il déclare que:

> ...des taux élevés de croissance de la productivité doivent être réalisés si l'objectif d'emploi élevé et soutenu doit être atteint et maintenu. ...L'accroissement de la productivité fournit les moyens essentiels à un relèvement général du niveau de vie. Il est aussi un facteur important qui détermine la position concurrentielle des industries et, partant, il exerce une influence de tout premier plan sur le niveau des prix et des coûts d'un pays et sur sa balance de paiements.

En septembre 1965, à l'occasion de la première réunion annuelle du Canadian Transportation Research Forum, le président du Conseil économique, M. J. J. Deutsch, faisait allusion en ces termes au passage du rapport cité plus haut:

> L'industrie du transport devra contribuer à l'amélioration de la productivité. Les objectifs économiques exposés dans le premier rapport

annuel du Conseil comportent des exigences considérables pour l'industrie du transport elle-même. Car pour donner notre pleine mesure dans le domaine économique, force nous est d'assurer la plus juste répartition possible de nos ressources, y compris celles du transport. Comme les frais de transports comptent pour beaucoup dans le prix de revient des produits canadiens, il ne faudra rien de moins qu'une utilisation optimum de nos ressources de transport pour permettre à notre économie de rester compétitive. Il est donc essentiel que chaque mode de transport remplisse au mieux la fonction qui lui est le plus appropriée. A défaut de quoi non seulement les ressources de transport seront mal réparties, mais l'équilibre des autres ressources de l'économie sera compromis.

Le 15 février 1966, en exposant à la Chambre des Communes les prévisions budgétaires de ses services, le ministre des Transports insistait sur l'importance des transports dans notre pays et soulignait comme il est nécessaire que nos moyens de transport soient efficaces. Il déclarait:

Je ne m'imagine pas qu'il y ait 20 millions de gens appartenant à la même société dans un endroit quelconque de l'univers, qui paient de telles sommes pour leurs déplacements où le transport soit tellement intégré au coût de la vie, comme ici, au Canada. Le deuxième point que je voudrais signaler est celui-ci: Il n'y a pas un autre pays de 20 millions d'habitants dans l'univers qui dépend tant, pour maintenir son niveau de vie, de l'exportation d'une grande partie de ses produits dans le reste de l'univers et qui, dans de très nombreux cas, doit soutenir la concurrence d'autres marchés. Or, ces deux faits signifient que si les producteurs canadiens doivent obtenir un rendement raisonnable pour leurs produits et pour ce qu'ils vendent sur les marchés d'exportation, le coût du transport des marchandises ne doit pas être trop élevé. Voilà un élément fondamental du transport au Canada. Il ne joue peut-être pas tellement dans certaines régions où toute la production est destinée aux marchés locaux ou à la consommation intérieure, mais il nous touche tous.

Je souscris aussi à une autre chose que le chef de l'opposition a déclarée aujourd'hui. . . . Il a déclaré que le pays doit être doté d'un système de transport moderne. Cela signifie aussi qu'à moins d'affecter des sommes exagérées à nos services de transport lorsqu'il y a dédoublement, nous devons les abandonner, bien qu'ils aient été fameux il y a 25 ou 50 ans. Si nous voulons maintenir un niveau de vie élevé et accorder des loisirs convenables à nos vieillards, nous devons nous montrer efficaces. Nous devons être prêts à nous débarrasser des services désuets et de ceux qui ne sont presque plus utiles. C'est une des réalités de la vie qu'il nous faut affronter.

Je ne connais que deux moyens, monsieur le président, qui permettent aux Canadiens de faire les frais de leurs services de transport; une partie doit être payée d'une façon et l'autre partie, d'une autre façon si nous voulons avoir une ligne de conduite raisonnable et pratique dans ce domaine. Le transport peut être payé ou par les usagers ou par les contribuables. Je ne vois pas d'autre moyen. Nous pourrions peut-être recourir, pendant quelque temps, au moyen proposé par quelques députés, c'est-à-dire faire en sorte que le Pacifique-Canadien assure le transport à un prix considérablement inférieur au prix actuel et affecte les profits qu'il retire de ses autres entreprises au transport pour combler le déficit. Mais je doute qu'un tel régime puisse durer longtemps. Je me demande sérieusement quelles répercussions il pourrait avoir sur l'ensemble de l'économie canadienne et je ne connais personne, un tant soit peu au courant de la question, qui ait jamais proposé un moyen semblable.

Quelle que soit la façon de procéder, la somme globale de notre main-d'œuvre, de nos ressources, de notre capital, de notre savoir-faire consacrés au transport devra provenir de la somme totale de ce que nous produisons. Si le montant que nous consacrons au transport est trop élevé par rapport au reste de l'économie du pays, nous n'en serons pas plus riches mais certainement plus pauvres. Cela me semble tout à fait évident.

En maintenant indéfiniment des services-voyageurs qui n'ont plus d'usagers ou en enlevant à d'autres moyens viables de transport une partie de leur clientèle par l'établissement de tarifs insuffisants, on ne peut qu'accroître les déficits du service-voyageurs, déficits dont le grand public finit toujours par assumer les frais. C'est là, très certainement, une répartition fautive et injustifiable de nos ressources de transport, qui dessert les intérêts de la population canadienne. Les Canadiens ne devraient pas avoir à défrayer des services-voyageurs devenus inutiles, et la population a le droit de se tourner vers une société comme le Pacifique-Canadien pour la protéger contre une mauvaise utilisation de ses ressources. Si le Pacifique-Canadien avait pris une autre attitude et n'avait pas adapté son service-voyageurs aux besoins, il aurait failli à ses responsabilités de société canadienne envers la population de ce pays.

Les mesures prises par le Pacifique-Canadien en ce qui a trait au service-voyageurs ont fait l'objet d'une étude de la Commission des Transports du Canada, qui les a sanctionnées. Elles sont conformes aux principes énoncés par la Commission royale MacPherson sur les Transports et par le Conseil économique du Canada.

Il convient de rappeler que chacun de ces organismes a pour objet premier de protéger les intérêts de tous les Canadiens.

Serait-il concevable que, non seulement la Compagnie, mais aussi la Commission des Transports, la Commission royale sur les Transports et le Conseil économique du Canada, de même que tous les autres organismes compétents qui ont exprimé des vues analogues, se soient fourvoyés dans leur évaluation des exigences du Canada en matière de transport?

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCE DU JEUDI 3 MARS 1966

(Séances de l'après-midi et du soir)

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien

TÉMOINS:

Du Pacifique-Canadien: MM. N. R. Crump, président et agent exécutif en chef, I. D. Sinclair, vice-président et membre du conseil d'administration et du comité exécutif.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
23611—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. Gustave Blouin

et Messieurs

Andras	Honey	Rapp
Bell (*Saint-Jean-Albert*)	Horner (*Acadia*)	[1]Reid
Byrne	Lessard	Rideout (Mme)
Cantelon	McIntosh	Rock
Carter	Olson	Sherman
Deachman	Orlikow	Southam
[2]Duquet	Ormiston	Tolmie—25.
Fawcett	Pascoe	

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
MAXIME GUITARD.

[1]M. Mitchell a remplacé M. Reid le 3 mars 1966.
[2]M. Allmand a remplacé M. Duquet le 3 mars 1966.

ORDRE DE RENVOI

Le JEUDI 3 mars 1966.

Il est ordonné,—Que les noms de MM. Allmand et Mitchell soient substitués à ceux de MM. Duquet et Reid sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 3 mars 1966.
(3)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 3 h. 35 de l'après-midi, sous la présidence de M. Macaluso.

Presents: Mme Rideout, MM. Allmand, Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*): Blouin, Byrne, Cantelon, Carter, Fawcett, Honey, Horner (*Acadia*), Lessard, Macaluso, McIntosh, Mitchell, Olson, Orlikow, Ormiston, Pascoe, Rapp, Rock, Sherman, Southam, Tolmie.—(24).

Aussi présents: MM. Beer, Chatterton, Enns, Fairweather, Hales, Knowles, Muir (*Lisgar*), Nasserden, Richard, Watson (*Assiniboïa*).—(10).

Également présents: Les représentants du Pacifique-Canadien: MM. N. R. Crump, président et agent exécutif en chef, et I. D. Sinclair, vice-président, membre du conseil d'administration et membre du comité exécutif.

Le Comité reprend l'étude de la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

Sur la proposition de M. Rock, appuyé par M. Southam,

Il est décidé à l'unanimité: que le Comité s'ajourne jusqu'à 6 h. et se réunisse de nouveau à 8 h. pour siéger jusqu'à 10 h. ce soir.

Le Comité pursuit l'interrogatoire des témoins.

A 6 h. le Comité s'ajourne jusqu'à 8 h. ce soir.

SÉANCE DU SOIR
(4)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau 8 h. 05 ce soir, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Allmand, Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Blouin, Byrne, Cantelon, Carter, Fawcett, Honey, Horner (*Acadia*), Lessard, Macaluso, McIntosh, Mitchell, Olson, Orlikow, Ormiston, Pascoe, Rapp, Rock, Sherman, Southam, Tolmie.—(24).

Aussi présents: MM. Gray, Knowles, Matte, McNulty, Richard.—(5).

Également présents: Les mêmes qu'aux séances du matin et de l'après-midi.

Le Comité reprend l'interrogatoire des témoins représentant le Pacifique-Canadien.

Sur la proposition de M. Rock, appuyé par M. McIntosh,

Il est décidé à l'unanimité: que le résumé du mémoire présenté à ce Comité par le Pacifique-Canadien soit imprimé comme appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui. (*Voir l'appendice B*).

Sur la proposition de M. Orlikow, appuyé par M. Horner (*Acadia*),

Il est décidé à la majorité des voix: que le Comité siège de 1 h. à 4 h. de l'après-midi, le vendredi 4 mars 1966.

En conformité d'une proposition faite et acceptée à l'unanimité, à la séance de cet après-midi, le Comité s'ajourne à 10 h. du soir jusqu'à 1 h. de l'après-midi, le vendredi 4 mars 1966.

Le secrétaire du Comité,
MAXIME GUITARD.

TÉMOIGNAGES

SÉANCES DE L'APRÈS-MIDI

Le MARDI 3 mars 1966

• (3.40 p.m.)

Le PRÉSIDENT: M. Sinclair.

M. SINCLAIR: Merci, monsieur le président. Qu'il plaise au président et aux membres du Comité, le premier point soulevé par M. McIntosh que j'aimerais relever a trait au besoin de locomotives diesel. Nous avons dit à la page 18 du mémoire principal, soit à l'alinéa 30 du sommaire, qu'il ne faut pas envisager de réaffecter des locomotives du service-fret au service-voyageurs lorsque les exigences du transport des marchandises sont telles qu'il faille prêter 50 locomotives comme c'est le cas actuellement. J'ai mentionné ce matin que 42 locomotives appartiennent au service des passagers et que 10 d'entre elles doivent être retournées ce mois-ci et les autres le mois prochain.

Ce sujet est également traité dans le jugement de la Commission des Transports auquel M. McIntosh fait allusion, et qui est, je crois, daté du 7 janvier, dans la copie officielle émise par la Commission que j'ai ici, page 6. Au bas de la page, le Commissaire en chef, parlant au nom de la Commission, dit: «Je suis convaincu que la mise en disponibilité des locomotives attachées au «Dominion» peut contribuer utilement à l'amélioration de cet autre trafic. Les avantages de cette contribution constituent un argement en faveur de la discontinuation du train».

C'était juste après avoir fait allusion à la proposition faite par le Pacifique-Canadien au début de l'audience, à l'effet que les trains du service «Dominion» soient discontinués immédiatement, et les témoignages se continuent.

M. MCINTOSH: Je me demande, M. Sinclair, si tandis que vous discutez de ces locomotives additionnelles, vous pourriez commenter le mémoire présenté par la ville de Brandon à la Commission des Transports.

M. SINCLAIR: M. McIntosh, je n'ai pas cela devant moi, mais c'est ce que j'essaie d'étudier actuellement. J'essaie aussi d'étudier cette question des céréales parce que c'est là l'un des points que vous avez soulevés. Je pense que cette question a provoqué un intérêt considérable. Le document relatif au transport publié par la Commission canadienne du Blé, en décembre dernier, en fait un moyen pour accélérer le transport des céréales par chaque chemin de fer durant la période.

M. HORNER: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'aimerais bien discuter avec M. Sinclair du problème du transport des céréales selon les projets de la Commission canadienne du Blé. Si M. Sinclair est prêt à faire une déclaration sur ce sujet, nous pouvons certainement lui répondre, mais je vous signale, monsieur le président, que vous foulez un terrain passablement dangereux à présent, mais si vous êtes satisfait, je le suis également.

Le PRÉSIDENT: Je pense que votre objection est bien fondée, M. Horner, et j'allais justement rendre une décision à ce sujet, comme je l'ai fait en vérité ce matin lorsque M. McIntosh l'a soulevé. Je n'ai pas rendu de décision, mais j'ai

porté cela à l'attention du Comité du fait que notre mandat—et je vous en lirai le texte—dit «que la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien pour répondre à la demande réelle du public pour ce service, et des effets de ce programme et de ces projets, soit déférée au Comité permanent des transports et communications pour qu'il l'étudie et en fasse rapport».

Je suis d'accord avec vous, M. Horner, pour que nous ne nous occupions pas du transport des céréales. Notre mandat, M. Sinclair, concerne strictement le service des voyageurs.

M. OLSON: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Si le vice-président du P.-C. tente de démontrer que le chemin de fer était justifié de diminuer le service-voyageurs pour affecter un plus grand nombre de locomotives au transport des marchandises, je pense que c'est un argument valide. Ceci, M. le président, était en fait, une partie substantielle de l'argument que le P.-C. a soutenu au cours des témoignages donnés devant la Commission des transports. Je conviens avec M. Horner que si ceci doit être une partie substantielle de l'argument que le P.-C. entend soutenir pour la diminution ou l'abandon d'un service de voyageurs, vous ouvrez alors un champ passablement vaste qu'en tant que membres de ce Comité nous aimerions peut-être explorer; en d'autres termes, je suis presque assuré que nous n'aimerions pas accepter votre opinion sans un examen approfondi.

Le PRÉSIDENT: M. Olson, je suis de cet avis. Je suis lié et je pense que le Comité est lié par notre mandat. Je suis prêt à admettre qu'il existe une interrelation, comme je l'ai dit ce matin, mais je suis sûr que nous ne pouvons accepter d'étendre nos discussions aux expéditions de céréales et aux tarifs-marchandises sans traiter en même temps des transactions relatives à l'hôtel Royal York ou à tout autre sujet. En ce qui concerne le président, je pense que les témoins et ce Comité doivent s'en tenir—je ne tente pas d'imposer une limite stricte sur ce point—qu'on me comprenne bien—se limiter au mandat relatif au service des voyateurs et comme l'a dit M. Horner, nous n'avons pas à nous occuper des quotas de céréales de la Commission canadienne du blé ou des raisons pour lesquelles on n'expédie pas le blé sur la côte Ouest. Je pense que nous devons nous en tenir à cela. Je permettrai le plus de digressions possible, mais en même temps je pense que j'ai la responsabilité, comme l'a dit M. Horner, de rester dans les limites de notre mandat.

M. HORNER: Je suis prêt à y aller à fond de train, mais je veux surtout que vous décidiez ce qu'il faut faire. Si un côté soutient que le service-voyageurs est en déficit ou qu'il est nécessaire de le discontinuer à cause du transport des céréales, nous avons alors le droit de discuter du transport des céréales. En ce cas, je suis prêt à accepter que le débat soit élargi, si vous voulez.

Le PRÉSIDENT: A moins qu'il n'y ait d'autres interventions sur cette question, je vais...

M. ORLIKOW: Monsieur le président, pour ma part, je n'ai pas d'objection si vous pouvez maintenir la discussion dans des limites assez étroites; mais je pense que cette limitation devrait s'appliquer non seulement aux membres du Comité, mais aussi aux témoignages. Apparemment, M. Sinclair a fait quelques remarques au sujet de choses qui ont été dites sur la Commission des Transports. Je suppose qu'il faisait allusion à une certaine déclaration que j'ai faite à la Chambre puisque, sauf erreur, j'ai été le seul à en discuter. Si M. Sinclair a des remarques à faire sur le sujet, je n'ai pas d'objection, mais j'entends bien explorer toute question avec lui en temps opportun.

Le PRÉSIDENT: Votre objection est bien fondée, M. Orlikow. J'ai mentionné plus tôt à M. Crump que j'avais l'intention de m'en tenir selon notre mandat au

services des voyageurs, et qu'il n'était pas question d'ouvrir une boîte de Pandore ici. M. Pascoe, aviez-vous quelque chose à dire sur le sujet?

M. PASCOE: Juste un détail, monsieur le président, et pour préciser, un détail que j'aimerais signaler un peu plus tard. C'est un télégramme que j'ai reçu de M. Spencer, de la Commission Councel du P.-C. en août dernier.

Le PRÉSIDENT: M. Pascoe, je regrette d'avoir à vous interrompre, mais cela a-t-il quelque rapport avec ce que nous discutons actuellement relativement au Règlement?

M. PASCOE: C'est toujours dans le même ordre d'idées.

Le PRÉSIDENT: Si cela n'a aucun rapport avec le Règlement, vous devrez le soulever plus tard.

M. PASCOE: Service des voyageurs. Ils signalent le besoin de diesels pour le transport des marchandises, mail il est dit ici, «Pour éviter des inconvénients graves pour le public, on améliorera et on accroîtra les services sur les trains «Canadian». Voilà le détail que je voulais souligner.

Le PRÉSIDENT: Je pense que l'objection de M. Horner est justifiée et j'ai l'intention de l'appliquer non seulement aux membres du Comité, mais aussi aux témoins. Nous devons rester dans les termes de notre mandat.

• (3.50 p.m.)

M. BYRNE: Je pense que les membres du Comité sont d'accord pour penser que le moment choisi pour supprimer le train «Dominion» est plus ou moins lié avec la pression extraordinaire provoquée par les exigences du transport des marchandises. Bien entendu, cet argument ne saurait être valide jusqu'au mois d'août prochain. Personnellement, je pense ce fut une coïncidence juste au moment choisi pour supprimer les trains «Dominion». On ne pourra pas se servir indéfiniment de cet argument actuel des livraisons spéciales de blé. Il n'y a pas de doute là dessus, c'est dans le mémoire.

M. TOLMIE: M. le président, à la décharge de M. Sinclair, je pense que s'il présente son argumentation d'une façon claire et convenable, il pourrait occasionnellement parler du transport des marchandises et en particulier des livraisons de blé. D'autre part, je pense qu'il sait bien que votre mandat est l'étude du transport des voyageurs par chemin de fer et qu'il restera dans les limites.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas l'intention de restreindre chaque membre du Comité à la seule discussion du service voyageurs. Je permettrai quelques digressions, mais je ne veux pas m'aventurer dans ce champ dangereux, comme l'a dit si bien, à mon avis, M. Horner, dans toute cette question de transport des marchandises et des livraisons de céréales.

M. MCINTOSH: Pour justifier ce que j'ai dit ce matin, je ne pense pas avoir fait allusion—en tout cas ce n'était certainement pas mon intention—à quelque chose qui n'était pas dans leur mémoire ou dans le jugement rendu par la Commission du Transport. On peut trouver cela à la page 6 du rapport du Commissaire.

Le PRÉSIDENT: Sûrement cela est dans le mémoire: il n'y a pas de doute là-dessus.

M. OLSON: J'aimerais juste attirer votre attention, M. le président, sur le Règlement. Lorsque le P.-C. a défendu sa cause devant la Commission des transports, il a jugé si important le problème des livraisons de céréales, qu'il a proposé une motion supplémentaire ou secondaire dès la première séance de la Commission des transports à Winnipeg pour demander aux Commissaires de révoquer l'ordonnance (je ne peux donner le numéro, mais c'était vers le 1er septembre) et de suspendre la séance. En outre dans le jugement qui a été rendu par la Commission des transports on insiste fortement sur le fait qu'il y

aurait une certaine amélioration dans le transport des céréales et celui des marchandises en général s'ils consentaient à donner la permission au P.-C. de supprimer le train «Dominion».

Alors, si on parle de notre mandat, il faut dire qu'il concerne non seulement le service des voyageurs, mais aussi l'effet du programme actuel et des projets à l'étude, etc., sur le service des voyageurs, dans l'intérêt public, et vous pouvez y lire cela dans notre mandat, je pense que cela s'y trouve.

Le PRÉSIDENT: Vous y lisez quelque chose qui n'y est pas, M. Olson.

M. OLSON: Je veux tout juste montrer que tout cela a transpiré à travers les témoignages, et ainsi de suite, donnés spécifiquement en rapport avec le service des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Avec la permission du Comité je pense que l'objection soulevée par M. Horner—et je l'ai moi-même soulevée de bonne heure, ce matin—est valide et justifiée et je demande à tous les membres ainsi qu'à tous les témoins de s'en tenir le plus possible au transport des voyageurs par chemin de fer. Comme je l'ai déjà dit, je n'ai pas l'intention de vous restreindre à ce point, mais je n'ai pas l'intention non plus, de me laisser entraîner dans toute cette question de livraison de céréales et de quotas. Je veux que tous les membres de ce Comité le sachent parce que je pense, vous en conviendrez avec moi, que nous allons entrer dans un domaine pour lequel nous n'avons pas de mandat.

Nous avons un autre problème que je veux soumettre au Comité en autant qu'il est question du jugement dont on a appelé au Gouvernement. Je suis d'avis que nous pouvons examiner ce jugement et chercher ce qui l'a motivé. Je ne parle pas du sujet même du jugement, M. Olson, mais bien de la raison pour laquelle il a été rendu de cette façon. C'est un sujet que nous devons, je pense, jouer d'oreille actuellement.

Je pense donc que l'objection soulevée par M. Horner est bien fondée et que nous pouvons procéder dans cette voie si c'est l'assentiment du Comité.

M. ORLIKOW: C'est précisément la raison pour laquelle ce Comité siège. Il semble, bien que cela n'a pas été dit, que le Cabinet ne prendra pas, et cela est bien dommage, de décision au sujet de l'appel qui lui a été fait pour révoquer l'ordre de la Commission des transports jusqu'à ce que ce Comité ait terminé ses séances.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas ce que je comprends, M. Orlikow. Ils peuvent encore rendre une décision même au moment où nous siégeons. Nous n'en savons rien.

M. ORLIKOW: J'ai l'impression qu'ils nous attendent ainsi que ces témoignages, et je pense que nous devrions aller de l'avant.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas mon impression, M. Orlikow. Je suis d'accord avec vous; j'espère qu'ils en viendront à une décision bientôt, mais actuellement nous ne sommes pas liés peu importe qu'ils prennent une décision immédiatement ou non.

M. OLSON: Si vous êtes inquiet, monsieur le président, au sujet de savoir si oui ou non nous pouvons examiner les jugements rendus par les Commissaires, je voudrais vous rappeler simplement que cela remet en question le fait de savoir si le Comité doit tenir des séances tandis que le jugement est en appel.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous devrions procéder comme nous procédons actuellement, M. Olson. Je mets en garde tous les membres et tous les témoins quant à la latitude qu'ils auront ici. De toute façon, à ce moment-ci, je n'ai pas l'intention de m'éloigner trop du sujet.

M. SINCLAIR: Si j'ai bien compris, selon les notes que j'ai ici, M. McIntosh a soulevé un autre point quand il a fait allusion au transfert des frais constants et à l'entretien des voies et à la dépréciation. Il voulait savoir quelle partie de ces frais constants, comme il a dit, était comprise dans le déficit de $23,900,000 du service voyageurs auquel M. Crump a fait allusion de même que le mémoire.

M. MCINTOSH: Il faisait allusion au siège social.

M. SINCLAIR: Au siège social.

En premier lieu, la dépréciation et l'entretien des voies, M. McIntosh, M. le président et MM. les membres du Comité, ne sont pas des frais constants, mais des frais variables et les dépenses générales de la Compagnie dépendent de la catégorie où vous vous placez. Certaines dépenses de bureau ou autres sont variables, d'autres sont constantes, en autant qu'il en existe qui soient constantes ou fixes; c'est-à-dire qu'elles ne varient pas avec le volume. Elles ne figurent pas dans les chiffres que nous donnons, mais l'entretien des routes et la dépréciation qui sont des frais variables et non des frais constants y figurent.

Ensuite, monsieur le président, M. McIntosh nous a demandé de définir la demande réelle. La demande réelle est un concept économique; la demande et les courbes de la demande sont bien connues. Dans votre mandat et dans le mémoire on trouve les mots «demande réelle». Vous me pardonnerez, monsieur le président, de donner un exemple. Prenons les diamants. S'ils valent $1.00 le carat la demande ne peut jamais être satisfaite et la courbe grimpe indéfiniment pour sortir du graphique. Mais ce n'est pas ce qu'ils veulent. C'est la demande réelle. Ils entendent la demande au sens économique, et la demande au sens économique n'a rien à voir avec le besoin; elle n'a rien à voir avec le désir; elle a rapport avec le déboursé ou la dépense. Par conséquent, «la demande réelle» est le déboursé ou la dépense fait par la personne qui veut les biens ou le service qui inciteront l'homme qui les fournit à le fournir.

En d'autres termes, il y a là une idée de coût, et pendant l'ajournement je suis allé à la bibliothèque ici et j'ai jeté un coup d'œil sur un économiste bien connu, M. Alvin H. Hanson, du centre Le Tour de Harvard, qui est, je pense, un des meilleurs écrivains en sciences économiques et en économie politique et un des économistes les plus distingués en Amérique du Nord. Il était très connu, il a vécu au Minnesota avant d'aller à Harvard et je suis sûr que plusieurs d'entre vous le connaissent bien.

• (4:00 p.m.)

Dans ce livre—je pense qu'il a écrit une cinquantaine de livres—celui que j'ai tiré d'une étagère est une brochure sur l'économie politique qu'il a publié chez McGraw-Hill en 1937. J'y ai trouvé ce qui suit: «Dans la terminologie des sciences économiques la demande ne signifie pas le besoin ou le désir, il signifie le déboursé ou la dépense». La raison pour laquelle j'ai consulté ce livre, c'est que les livres de Hanson sont consultés à cause de la clarté de leur langue et de leur précision dans l'expression de la pensée en matières économiques.

Par rapport à la demande réelle la motié des Canadiens pourraient désirer voyager. A moins d'être prêt à faire cette dépense ou ce déboursé pour en défrayer le coût et à moins de trouver quelqu'un qui soit prêt à faire le nécessaire, il ne se fera rien et il n'y aura aucune demande réelle à cet effet. Je serais très surpris, monsieur le président et M. McIntosh, s'il y avait quelque désagrément ou désaccord sur un concept aussi élémentaire que la demande et la demande réelle en terminologie des sciences économiques. De toute évidence,

ceux qui ont préparé vos instructions connaissaient la valeur de ce concept pour représenter une façon bien connue d'envisager l'économie du transport.

Je ne sais pas si c'est cela que vous aviez à l'esprit, mais c'est conforme aux notes que j'ai.

Maintenant, une autre question soulevée par M. McIntosh qui dit avoir relevé us conflit apparent—que M. McIntosh me pardonne encore, ce sont mes notes; j'essaie d'être précis—un conflit apparent entre les alinéas 34 et 19 du résumé. Est-ce exact, monsieur?

M. McINTOSH: Oui.

M. SINCLAIR: Bien, à la page 34, nous disons que le programme du Pacifique-Canadien favorise les meilleurs intérêts du peuple canadien. Vous vous êtes arrêté là, dans votre lecture, si je me souviens bien, mais nous continuons en disant «et en parfait accord avec l'obligation contractée par la Compagnie à son égard».

Nous avons développé cette thèse dans notre mémoire principal et j'en ai parlé ce matin au Comité. Notre point est celui-ci—et je vais retourner à la page 19, si je puis, monsieur McIntosh—qu'une mauvaise répartition des ressources si on permettait qu'elle se continue est un mauvais service à rendre au peuple canadien et donner un service ferroviaire pour les voyageurs là où il n'y a pas de demande réelle pour tel service, c'est un gaspillage économique, c'est une dislocation, une mauvaise utilisation des ressources et par conséquent, si un programme n'est pas établi, basé sur la demande réelle ce ne peut pas être dans les meilleurs intérêts du peuple canadien.

Voilà notre point de vue. C'est la philosophie expliquée par M. Crump, et, si je puis utiliser un exemple, disons que la perte du service des voyageurs était de $60 millions par année. J'ai entendu dire que ce chiffre était celui d'une autre organisation qui pourrait avoir perdu autant, soit $60 millions en un an. Cela est un gaspillage de la main-dœuvre; c'est un gaspillage de capital sans résultat économique comparable au montant de capital investi et aux dépenses payées.

Si on permet que cela se continue pendant disons 10 ans, cela fait $600 millions, vous pouvez voir l'effet que cette sorte de programme aurait sur le fardeau économique du Canada. Le Canada n'est pas un pays pauvre, mais il ne peut sûrement pas se permettre de répartir ainsi ses ressources sans en subir les conséquences. Plus particulièrement, il ne peut pas se payer le luxe d'une mauvaise répartition de ses ressources en matière de transport, ainsi que l'ont signalé le Dr Deutsch et d'autres.

Si vous regardez à la page 19, vous verrez que nous y traitons d'autres choses. Nous traitons du trafic sur le train «Canadian», à la suite de la mise en vigueur de la formule tarifs-épargne en 1963.

Ces tarifs économiques pour les voyageurs étaient extrêmement bas. Le plan avait pour but de tenter d'obtenir une occupation à 100 pour cent, et je veux dire 100 pour cent, non 100 pour cent réel, je veux dire 100 pour cent littéralement. En d'autres termes, que le train ne circulerait jamais sans que chaque siège, du haut ou du bas, ne soit occupé. De toute évidence, cela ne pouvait être fait, comme nous, du transport, le savons. Comme vous savez, l'occupation totale est impossible et vous ne pouvez pas l'obtenir, mais c'était bien l'idée. On pensa alors qu'en incitant les gens à penser au transport par chemin de fer, on pourrait peut-être restructurer les tarifs d'une façon plus réaliste. A cause de certaines circonstances, cela n'a pas pu être réalisé complètement, et ainsi le plan «Faresaver» s'est soldé par une perte due aux tarifs. Si l'on tient compte du coût actuel de la main-d'œuvre et des matérieux, pour arriver à faire circuler les trains sans perte, il faudrait avoir des sièges sur le toit.

Vous en arrivez à une conclusion. Quand vous organisez un train, et qu'il va circuler, vous allez le marquer de la façon suivante. Notre personnel

commercial est allé aux États-Unis chercher des touristes pour voyager sur ces trains à moins que le prix coûtant. En d'autres termes, nous avons stimulé la demande aux États-Unis pour que des touristes viennent ici et se servent de notre argent pour accroître le déficit du service voyageurs. Pourquoi? Parce que c'était ce que vous pourriez appeler de l'empirisme, mais une fois que nous avons décidé que vous ne pourriez stimuler la demande et diminuer le prix qu'ils étaient prêts à payer, alors vous ne pouvez économiquement parlant sortir du pays et importer un déficit.

C'est pour cette raison qu'il n'y a pas de contradiction entre les pages 19 et 34, si je me suis fait bien comprendre.

Je pense, monsieur le Président, qu'a la lumière de votre décision, je dois m'excuser avec empressement. En temps que citoyen de l'Ouest, je dois réellement vous remercier M. McIntosh pour m'avoir donné l'occasion d'avoir quelque chose à dire au sujet de choses qu'on ne nous permet pas de dire. Toutefois, les autres points, selon mes notes, sont tout autant en dehors de notre royaume que ceux que j'ai tenté d'exposer plus tôt. Si j'ai tort à ce sujet nous vérifierons la transcription et nous profiterons d'une autre occasion, si nous le pouvons, M. le Président, pour y revenir.

M. HORNER: Ma première question, Monsieur la président, a trait aux clauses 34 et 35. J'aimerais savoir de M. Crump s'il a eu quelque discussion avec le ministre des Transports au cours de la dernière année ou auparavant, deux ans, peut-être, au sujet d'une politique canadienne relativement aux trains de voyageurs. Le Ministre vous a-t-il donné quelque indication de ce que le Gouvernement pense qu'on devrait maintenir comme service des voyageurs, une indication qui se traduirait par la politique préconisée dans les clauses 34 et 35?

• (4.10 p.m.)

M. CRUMP: Pour vous répondre, M. Horner, je n'ai pas eu de discussions avec le ministre sur une politique canadienne particulière en matière de transport des voyageurs par chemin de fer.

Comme vous savez, nous avons témoigné longuement devant la Commission royale, la Commission royale a porté cela dans son rapport, et, sous certains aspects, nous sommes d'accord avec la Commission royale: voilà ce qui en est.

M. HORNER: Ainsi vous n'avez eu aucun contact direct ou indirect par rapport à l'entretien d'un service de voyageurs? Le service des voyageurs n'est pas mentionné spécifiquement dans la clause 35 et je me demandais si le Gouvernement, au cours des années, si les gouvernements qui se sont succédés, ont indiqué quelle sorte de service des voyageurs vous devriez, à leur avis, maintenir?

M. CRUMP: Non, nous n'avons pas eu de discussions de ce genre. Bien entendu, nous avons comparu, comme cela a déjà été dit auparavant, devant le tribunal nommé par le Gouvernement, les Commissaires de la Commission des Transports, mais avec le Ministre nous n'avons pas eu de discussions et il n'y a pas eu de loi à cet effet.

Je me rends compte que le rapport de la Commission royale n'a pas eu de suites.

M. HORNER: Ceci, bien entendu, est l'une des choses que ce Comité entend traiter, et plus précisément dans quelle mesure ils veulent que vous mainteniez le service des voyageurs ou que vous teniez vos obligations antérieures à cet égard. C'est en un certain sens l'aspect principal de ce que ce Comité doit décider à mon point de vue et c'est pourquoi je me suis demandé si vous aviez eu quelque discussion avec les gouvernements antérieurs ou le gouvernement actuel sur ce sujet.

Quel pourcentage du trafic-voyageurs est attribuable à l'heure actuelle au train «Dominion» ou lui était attribuable lorsqu'il était encore en service?

Pourriez-vous me donner une approximation de sorte que nous saurons de quoi nous parlons surtout quand il s'agit du «Dominion»?

M. SINCLAIR: En revenus ou en pourcentage des revenus?

M. HORNER: En pourcentage des revenus et en pourcentage du coût? Donnez-nous les deux. Jetons juste un coup d'œil sur cette partie du service des voyageurs que vous donnez au public et dont nous allons discuter, particulièrement en examinant le cas du service «Dominion».

M. SINCLAIR: Il nous faut revenir à 1964, une année complète, et vous devrez faire un calcul car je suis sûr que nous n'avons pas ces chiffres ici. Mais si vous voulez attendre un moment, je pense que nous pourrons les préciser passablement.

M. HORNER: Vous pourriez répondre aux questions, si vous aviez quelqu'un pour examiner les chiffres.

M. SINCLAIR: Je pense que je puis vous donner la réponse, mais sans pouvoir exclure certains revenus qui devraient être exclus pour répondre à votre question directement. En vous donnant d'une façon approximative le pourcentage total représenté par les revenus provenant du «Dominion», je dirais quelque chose entre 20 et 25 pour cent.

M. HORNER: 25 pour cent, et le coût est à peu près le même?

M. SINCLAIR: Pour 1964, le coût? Je dirais que le coût se situe un peu plus haut, soit entre 25 et 30 pour cent.

M. HORNER: Très bien. Maintenant nous savons le pourcentage de votre revenu que le service du «Dominion» a réellement supprimé. En d'autres termes, vous diminuez le service des voyageurs ou vous espérez le diminuer dans une proportion de 25 pour cent approximativement.

M. SINCLAIR: Non, cela ne s'ensuit pas du tout, avec tout le respect que je vous dois, ce n'est pas une conséquence fatale parce que, comme je l'ai expliqué, nous augmentions ce trafic à partir des États-Unis et cela constituait une partie substantielle des revenus. Une partie du trafic du «Dominion» sera transférée au «Canadian» qui deviendra ainsi plus rentable.

M. HORNER: Vous sentez-vous obligés à cet égard? Je regrette, je pensais que vous faisiez allusion aux chemins de fer Nationaux.

M. SINCLAIR: Non, je n'essaierais pas cela. C'est une tâche trop considérable pour qui que ce soit que je connaisse. En conséquence, la conclusion à laquelle vous en êtes venu, M. Horner, n'en est pas une, avec tout le respect que je vous dois.

M. HORNER: Je ne pense pas que vous l'ayez prouvé d'une façon définitive, mais j'accepte ce que vous dites. Peut-être est-ce moins important que vos paroles ne le laissent entendre?

M. SINCLAIR: Non, ce n'est pas une question de savoir si c'est plus ou moins important, plus ou moins considérable. Ce n'est pas tout simplement une conséquence parce qu'il a aussi le courrier et le service des messageries qui continuent; il y a la question du transfert au «Canadian» et celle de l'absence de stimulation et de la perte de trafic.

M. HORNER: J'ai remarqué dans votre mémoire aux Commissaires de la Commission des transports qu'on a indiqué des voies que ce trafic pourrait emprunter. Il s'agit des lignes aériennes d'Air Canada ou du Pacifique-Canadien, des autobus ou de chemins de fer Nationaux du Canada.

M. SINCLAIR: Je pense, monsieur Horner, monsieur le Président, messieurs les membres du Comité, que la situation est la suivante. Les Commissaires de la Commission du Transport veulent évaluer la suffisance des autres services; ils ont obtenu des témoignages d'Air Canada, de Greyhound, des chemins de fer

Nationaux du Canada et ils ont fait allusion à la capacité de ces sociétés de faire face à toutes les demandes de places durant cette période d'affluence qu'ils étudient; tel était leur but.

Pour s'acquitter de ses obligations la Commission avait le devoir largement motivé d'examiner la valeur et l'étendue des services alternatifs.

M. HORNER: Toujours à propos de discussions antérieures, au cours des dernières années, le Pacifique-Canadien a-t-il déjà discuté cet aspect du service des voyageurs et les ententes avec les chemins de fer Nationax du Canada à l'effet que vous pourriez peut-être abandonner cette ligne et les chemins de fer Nationaux en prendraient la charge ou vous prendriez leurs lignes déficitaires ou vice-versa. Y a-t-il eu quelque discussion par rapport aux ententes avec les chemins de fer Nationaux du Canada relativement au service des voyageurs.

M. SINCLAIR: Par exemple, sous l'égide de la Commission, tout récemment, il y a eu un accord par lequel le National-Canadien assurait un service ferroviaire exclusif entre Montréal, Ottawa et Toronto.

M. HORNER: Les Chemins de fer nationaux du Canada vont-ils maintenir ce service?

M. SINCLAIR: Oui, ils l'ont demandé. Ils disent qu'ils y resteront s'ils peuvent l'avoir de façon exclusive. Cet exemple est l'un de ceux qui me reviennent à la mémoire.

M. CRUMP: A ma connaissance, M. Horner, c'est le seul cas où cette sorte de chose se soit produite. Il y eut une discussion après l'interruption des services de voyageurs en commun qu'il y avait entre Montréal et Toronto, Ottawa et Toronto et nous avons eu plusieurs rencontres avec la Commission à ce sujet, de même qu'avec les chemins de fer Nationaux du Canada. De là la situation actuelle: les chemins de fer Nationaux du Canada relient maintenant Montréal et Toronto et Ottawa et Toronto, en exclusivité, par chemin de fer. Vous pouvez vous étonner que cela ait pu se faire. Il y a une excellente raison.

Dans les quelque 340 milles qui séparent Montréal de Toronto, nous avions chacun des trains comme vous vous rappelez depuis environ 30 ans en vertu d'une entente au sujet de la mise en commun et pendant quelque temps encore après la rupture de cette entente. Nous ne pouvons tout simplement pas égaler le temps des Chemins de fer Nationaux du Canada entre Montréal et Toronto. Cela est physiquement impossible et avec la demande d'un horaire plus court et de vitesses plus grandes, après un grand nombre de réunions, il m'a semblé que cela avait du bon sens.

M. HORNER: Dans le même ordre d'idée, tandis que nous discutions des accords, j'ai remarqué dans la clause 28 qu'il n'y a aucune mention au sujet de la ligne du Pacifique-Canadien entre Calgary et Edmonton. Pensez-vous à vous en débarrasser? Dans la clause 28, que vous avez mentionnée, vous allez continuer le service des trains «Canadian» pendant bon nombre d'années et vous espérez...

M. SINCLAIR: Je pourrais vous aider ici. Nous donnons ce service, mais c'est une des lignes que nous étudions. Il y a une raison pour cela, c'est l'excellente route qui relie maintenant Calgary à Edmonton. L'Alberta accorde une grande importance à cette route. Le Gouvernement lui fait de la publicité en Alberta, aux États-Unis et dans l'Est du Canada. En outre, entre Edmonton et Calgary, on trouve le premier essai d'aérobus qui atterrit à l'aéroport municipal d'Edmonton et donne un service très rapide sur une base de «je monte-et-je-descends».

La mise en service de l'aérobus, plus la publicité que le gouvernement de l'Alberta fait à cette route nous oblige à placer cette ligne sous étude aussi en tenant compte de la demande réelle que nous entrevoyons pour l'avenir. Elle sera dans le groupe à l'étude et c'est pour cela qu'elle n'a pas été mentionnée.

● (4.20 p.m.)

M. HORNER: Vous avez dit, il y a quelque temps, en rapport avec le service des voyageurs en général, que le train pourrait être rempli à 100 pour cent et vous devriez mettre des sièges sur le toit pour faire en sorte qu'il paye ses frais. Cela est-il vrai pour toutes les lignes du service des voyageurs?

M. SINCLAIR: Je disais, M. Horner, que cela est une conséquence du nivellement créé par les tarifs économiques. Ces tarifs économiques, vous savez, je ne veux pas être facétieux du tout, monsieur le président, mais ils étaient si bas que personne n'avait les moyens de rester à la maison. Il était meilleur marché de se promener avec un billet qui comprenait tout que de rester à la maison et d'obliger sa femme à faire la cuisine.

C'est pourquoi, à cause de ce nivellement des tarifs, pour atteindre le point où les revenus égaleraient les dépenses, il faudrait avoir des sièges sur le toit.

M. HORNER: C'est vous qui avez établi les tarifs économiques, et si vous les acceptez...

M. SINCLAIR: Oui, et pour les raisons mentionnées déjà; et jusqu'ici il n'a pas été possible de les équilibrer.

M. HORNER: Pensez-vous que les lignes aériennes du Pacifique-Canadien, si on leur donne d'autres droits aériens, pourraient, dans les années à venir, effacer ou même compenser cette perte en voyageurs, ou si certains de ces passagers pourraient voyager dans votre train? Cela entre-t-il dans les plans d'une politique future du Pacifique-Canadien?

M. SINCLAIR: En revenant en arrière et en pensant aux lignes aériennes du P.-C. et à la route transcontinentale—et je pense que cela a été d'un grand bénéfice pour tous les voyageurs canadiens à cause de la liberté de choix et de la façon que cela a amélioré les standards des voyages aériens au Canada. Je pense qu'il n'y a pas grande contradiction et par conséquent nous aimerions que les lignes aériennes du Pacifique-Canadien soient capables de continuer à satisfaire les besoins du public voyageur par une augmentation des services aériens.

M. HORNER: Dans le même ordre d'idée, vous avez mentionné un service d'aérobus entre Calgary et Edmonton. Est-ce votre espoir que vous pourrez discontinuer ce service; que vous pourrez reprendre, disons, la route canadienne des prairies qui a été discontinuée il y a un certain nombre d'années par Air-Canada?

Le PRÉSIDENT: Juste un moment, monsieur Horner. Avant que nous allions plus loin, je voudrais vous rappeler votre propre objection antérieure. Je pense que vous vous êtes probablement écarté de votre objection que j'ai d'ailleurs acceptée.

M. HORNER: Je pense que nous parlons encore du service des voyageurs et d'autres modes de service des voyageurs qui devront être offerts par suite de l'interruption de ce service et d'autres services de voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Nous devons nous occuper du service des voyageurs par train.

M. HORNER: Bien, pour discuter du service des voyageurs par train, il faut discuter des modes de voyage des voyageurs, je pense. Dans le mémoire, il y a toutes sortes d'allusions au trafic aérien et aux aérobus et ainsi de suite.

Le PRÉSIDENT: Avant que vous alliez trop loin, je voudrais vous rappeler votre propre objection.

M. HORNER: Je ne pense pas m'en être beaucoup écarté après tout. Je n'entre pas dans la question de l'étude. Je pense cependant que ceci est une question très pertinente. Quand vous établissez votre politique du trafic aérien dans les clauses 34 et 35, vous avez sûrement à l'esprit l'espoir d'élargir les droits des lignes aériennes du Pacifique-Canadien, de recueillir une partie du trafic qui peut être créé par la diminution du service des voyageurs.

M. CRUMP: M. Horner, nous entretenons l'espoir de développer le C.P.A. et ses revenus parce que nous sentons bien clairement que la tendance va du rail à l'air. J'en suis fermement convaincu. Vous avez posé une question précise au sujet du service d'aérobus entre Calgary et Edmonton.

Cette ligne est desservie par un autre service et cela de façon satisfaisante. Nous n'entrevoyons pas de nous y introduire.

M. HORNER: Je me sers de cela comme d'un exemple, M. Crump, et non nécessairement du fait que vous vous y introduiriez.

M. CRUMP: Ici encore, puis-je attirer votre attention sur la prospérité de cette partie du territoire, car il me semble que j'ai lu dans le numéro de la semaine dernière de *Time* (il s'agit peut-être de simples ouï-dire) qu'il y avait 187 milles d'auto-route à quatre voies entre Edmonton et Calgary.

M. HORNER: Ceci est du ouï-dire, car je l'ai lu moi aussi.

M. CRUMP: Calgary possède maintenant le taux le plus élevé d'automobiles per capita de l'Amérique du Nord, au-dessus de Los Angeles et la plupart d'entre elles semblent être dehors sur cette magnifique auto-route pour l'essayer.

M. HORNER: Avez-vous, en ce qui concerne l'élimination par étapes du service de voyageurs sur le chemin de fer et l'entrée progressive dans le service-voyageurs par air, entamé des discussions avec les ministres de ce gouvernement ou des gouvernements passés, concernant cette éventualité? Vous n'avez pas fait de demande ou eu de discussion avec le ministre des Transports pour essayer d'obtenir plus de droits d'atterrissage dans divers aéroports...

M. CRUMP: Oh oui! nous avons lutté pour essayer d'obtenir plus de droits dans l'air, non en rapport avec l'élimination par étapes du service-voyageurs ferroviaire.

M. HORNER: Il vaut mieux laisser cette discussion de côté.

M. CRUMP: L'industrie aéronautique est l'une des plus considérables présentement en Amérique du Nord et nous avons tenté d'y avoir notre place. Nous avons essayé d'obtenir d'autres itinéraires, l'histoire de notre compagnie aérienne est bien connue. Je pourrais la passer en revue si vous le désiriez, mais nous sommes avant tout une compagnie aérienne de longues distances. Nous avons quelques courts trajets en Colombie-Britannique.

M. HORNER: Avez-vous l'intention de demeurer ainsi?

M. CRUMP: Ceci est purement du choix du gouvernement quant aux routes qu'on nous accorde.

M. HORNER: Ce que j'essaie de savoir par ce genre de questions, monsieur le président et monsieur Crump, c'est qu'en effet l'abandon du service Dominion est une autre façon de faire pression sur le gouvernement actuel, puis-je dire, pour qu'il vous accorde d'autres voies aériennes?

M. CRUMP: Pas du tout. Il n'y a pas de rapport. Nous discutons de la question des voies aériennes sur son propre mérite.

M. HORNER: J'aimerais alors retourner à l'article 19 et parler . . .

Le PRÉSIDENT: J'aimerais permettre à d'autres personnes de poser également des questions et nous reviendrons à vous.

M. HORNER: Très bien, monsieur le président. J'ai essayé d'être le plus bref possible.

M. KNOWLES: Je me demande si M. Horner pourrait me permettre de poser une autre question.

M. HORNER: Certainement, allez-y.

M. KNOWLES: M. Crump nie tout rapport, mais c'est un fait que vous faites les deux. Vous cherchez à éliminer certains de vos services de trains et vous cherchez à obtenir plus de services aériens.

M. CRUMP: Bien, il s'agit là de deux compartiments séparés, comme ils l'étaient avant. Nous constatons que le besoin de services de voyageurs par train diminue remarquablement par toute l'Amérique du Nord. En même temps, nous voyons que le commerce aérien bourgeonne à un rythme sans précédent. Nous aimerions avoir notre part du commerce aérien et, sentant, comme nous le sentons, qu'inévitablement le voyageur délaissera le chemin de fer, nous prenons des mesures dans ce sens.

M. HORNER: Pour en revenir à l'article 19 . . .

M. SINCLAIR: Je me demande si la question ne se pose pas de cette façon, en plus de ce qu'on est en train de dire ici. Ce n'est pas l'agent de transport qui fixe le choix, c'est le voyageur et, ce dernier ayant fait connaître son choix, une compagnie de transport doit s'efforcer de le satisfaire.

(4.30 p.m.)

M. HORNER: Je reviens à l'article 19 dans lequel vous déclarez qu'il y a de nombreuses plaintes. Prenez cette expression concernant une demande réelle, comment pouvez-vous avoir une demande réelle avec le genre de service que vous fournissez en vertu de l'article 19. Vous demandez au public d'exiger quelque chose qu'il n'aime réellement pas.

M. SINCLAIR: Non, M. Horner; voici ce qui se passe. Une fois que vous avez donné un service ferroviaire tel qu'on le donnait sur le Canadian avec ce genre de matériel, les gens qui utilisent un autre genre de matériel, un matériel plus ancien, se plaignent, et un groupe s'en va sur le Canadian et l'autre groupe s'en va sur le Dominion. Les gens sur le Dominion disent: nous payons le même tarif, ce bas «Tarifs-Épargne» que vous accordez aux gens sur le Canadian, et cependant nous devons accepter ce qui est plus ancien, et ils le qualifient de matériel désuet. Il n'y a aucun doute là-dessus; ce matériel, en partie, est assez vieux et, comme nous le disons dans notre exposé, son coût d'amélioration serait prohibitif. Vous devez vous en rendre compte: il n'existe pas de matériel de train de voyageurs, aucun matériel classique de train de voyageurs qui se fabrique en Amérique du Nord, et il n'y en a pas eu depuis un bon nombre d'années. Je dirais certainement pas au cours des années 60.

M. HORNER: En calculant votre coût variable, vous avez dit un peu auparavant que les frais de dépréciation n'étaient pas inclus? Est-ce que les frais de dépréciation couvrent le coût original de remplacement du véhicule, ou quoi que ce soit que vous dépréciez?

M. SINCLAIR: Non; notre dépréciation, telle qu'approuvée par la Commission, et dans nos livres, repose sur une base de «ligne droite», sur une base de groupe et elle reprend la durée de service qui reste de l'investissement original, ce qui est beaucoup, beaucoup plus bas que tout coût de remplacement. Personne que je connaisse dans l'industrie du transport n'utilise de cette façon la dépréciation du coût de remplacement; ceci est beaucoup plus élevé. Je dirais une petite fraction du coût de remplacement.

M. HORNER: On nous a dit que le National-Canadien utilisait maintenant ce qu'il appelle un système de coût de dépréciation accélérée qui est censé accomplir cela.

M. SINCLAIR: Accélérée? Avec tout le respect que je vous dois, monsieur Horner, je ne sais pas ce qu'on vous dit au sujet de ce que fait le National-Canadien, mais les taux de dépréciation qu'il a soumis aux commissaires de la Commission des Transports et qui sont approuvés par la Commission, sont sur une base de ligne droite. Une dépréciation accélérée ne récupère pas le coût de remplacement; il ne récupère que le coût original et ceci est une base de comptabi-

lité. Je ne connais pas de comptabilité qui opère sur une base de coût de remplacement pour ce qui regarde l'équipement ou les facilités.

M. HORNER: Très bien, monsieur le président; j'aurais d'autres questions, mais je vais m'abstenir et donner une chance à d'autres.

M. ANDRAS: En ce qui concerne le statut futur du Canadian, à la page 17 de l'exposé détaillé présenté aujourd'hui par le Pacifique-Canadien de même que dans des remarques subséquentes faites par M. Crump aujourd'hui, «à la lumière des données actuelles, que le «Canadian» doive rester en service de nombreuses années encore». Je crois que M. McIntosh a souligné la réaction publique sur ce qu'il conçoit pourrait arriver au Canadian et je crois qu'il est raisonnable d'ajouter qu'il y a plusieurs personnes qui croient que le Canadian sera discontinué dès que le Pacifique-Canadien pourra le faire, en termes d'autorité à cet effet. Même dans l'exposé qui nous a été présenté aujourd'hui, il semble y a avoir certaines contradictions qui jettent de l'huile sur le feu quant au sentiment selon lequel le Canadian pourrait être discontinué. Peut-être que, pour ma propre satisfaction, les réponses à certaines de ces questions pourraient clarifier ce point.

Tout d'abord, est-ce que le Pacifique-Canadien doit subir une augmentation quelconque de retards, ou de mauvais fonctionnement de matériel ou de bris sur le Canadian qui pourraient être attribuables au vieillissement du matériel; en second lieu, pendant combien de temps le matériel actuel pourra-t-il servir et fonctionner de façon efficace? Troisièmement, tôt ou tard, évidemment, il devra être remplacé. Est-ce l'intention du Pacifique-Canadien de remplacer ce matériel du Canadian, au regard de l'autre déclaration à la page 18 de cet exposé à l'effet qu'il n'y aura pas de justification à l'achat de nouveau matériel. Et, quatrièmement, pendant combien de temps le Pacifique-Canadien continuera-t-il d'exploiter le Canadian par rapport au remplacement du matériel ou aux besoins en la matière.

En d'autres termes, quels projets sont à l'étude concernant du nouveau matériel pour le service-voyageurs transcontinental Canadian lorsque cette demande cessera, projets qui doivent être à l'étude dès maintenant?

Je crois qu'une autre contradiction rapportée, qui ajoute de l'huile sur le feu en ce qui concerne le statut futur du Canadian, réside en une déclaration qu'aurait faite M. Emerson au cours des audiences de la Commission des Transports (je crois que c'était à Calgary. Je crois en avoir une copie ici) alors qu'il était interrogé par M. Frawley. Je ne reprendrai pas toute l'affaire, mais il s'agissait des pertes encourues avec le Dominion et ainsi de suite. Je crois que le point soulevé par M. McIntosh était intéressant car une bonne partie de l'exposé soumis ici, ou de la conversation que nous avons eue ici concernant le Dominion pourrait tôt ou tard s'appliquer au Canadian. Ce ne serait qu'une substitution de mots, et qui aurait du sens. Mais lors de l'interrogatoire de M. Emerson, je crois comprendre que M. Frawley référa au Canadian et demanda si le Pacifique-Canadien projetait de discontinuer ce train.

La réponse fut «non, mais un problème à la fois, une étape à la fois. Nous allons résoudre un problème à la fois». Puis, M. Frawley continua en disant: «Une fois que vous vous serez débarrassé de celui-là», voulant signifier le Dominion, je présume, «alors les prochaines instructions de M. Spence seront à l'effet de faire une demande pour l'élimination du Canadian» et M. Emerson cita: «Vous anticipez que je ne pourrais être d'accord avec vous là-dessus». M. Frawley posa la question: «Voudriez-vous éliminer le Canadian?» et sa réponse fut: «Eh bien! nous ne projetons rien en ce sens cette année.»

Ce que je veux souligner c'est que tout ceci, ajouté aux contradictions apparentes qui existent même dans cet exposé, ne rendrait très certainement pas clair, sans d'autres renseignements venant de vous, le statut futur du Canadian malgré votre déclaration à l'effet qu'il était évident qu'il serait exploité pendant de longues années à venir.

M. CRUMP: Puis-je répondre de cette manière: Tout d'abord, en ce qui concerne ce que vous appelez des avaries de route, avez-vous dit?

M. ANDRAS: Tôt ou tard vous auriez à le faire si vous ne remplaciez pas le matériel.

M. CRUMP: Ce matériel n'a qu'une dizaine d'années. C'est du matériel en acier inoxydable dont je parle, celui qui se trouve sur le Canadian. Il n'y a pas de problème de bris en la matière: on peut lui conserver à peu près sa qualité originale. Nous n'avons pas de difficultés avec cela. Nous avons eu quelques retards cet hiver sur le Canadian. Nous avons toujours subi des retards sur les trains de voyageurs dans notre pays au cours d'hivers très rigoureux. Nous en avons subi un des plus rigoureux depuis de nombreuses années.

Je ne prévois aucun ennui en dehors des choses normales qui se produisent dans la mécanique. Ceci se produit dans les automobiles autant que dans les moteurs diesels. J'ai entendu dire que c'était là la damnation éternelle des objets inanimés, ceci se produit de temps à autre.

Nous tentons de l'éliminer. Il y a plusieurs années, nous avons instauré un systéme; nous avons appris quelque chose de la mise en pratique par les compagnies aériennes d'un entretien progressif et ceci fut très utile particulièrement pour l'entretien des locomotives diesels, mais aussi pour ce qui est du matériel dont nous parlons présentement.

Ce matériel, comme je viens de le dire, est vieux de dix ans. Je ne vois pas pourquoi il ne continuerait pas de fonctionner efficacement pendant encore 20 ou 25 ans. Qu'est-ce qui se produira dans dix ans, dans quinze ans, je ne puis le dire maintenant; mais je veux déclarer bien clairement de nouveau que nous avons l'intention d'essayer d'exploiter avantageusement ce train, si je puis me servir de cette expression. Nous l'avons fait. Il s'agit là d'un train de première classe. Tel que je l'ai dit, je crois, en réponse à M. McIntosh, en ce qui concerne la discrétion de la direction, je veux que ce train continue de fonctionner. Pendant combien de temps, je n'en suis pas absolument sûr.

Pendant combien de temps et sur quelle distance, je ne le sais pas mais, à coup sur, ce sera pour quelques années encore.

Je ne puis être plus catégorique que cela.

• (4.40 p.m.)

M. ANDRAS: M. Crump, il y a ici une déclaration à l'effet qu'il n'y a pas de justification pour l'achat de nouveau matériel. Mais il est concevable que vous aurez à remplacer du matériel important au cours des cinq ou dix prochaines années.

M. CRUMP: Si la demande est suffisante, certainement. C'est ce que nous faisons pour notre matériel de fret chaque année maintenant. C'est ce que nous avions coutume de faire pour notre matériel de trains de voyageurs. Mais, depuis que la plus grande partie de la demande a disparu, nous ne l'avons pas fait, pas plus que personne d'autre en Amérique du Nord. Il se peut que d'autres s'introduisent dans de nouvelles sphères de voyage à grande vitesse avec équipement léger, ce qu'on a mentionné ce matin, mais je ne le sais pas.

M. OLSON: Eh bien! monsieur le président, M. Crump, je désire vous dire que j'apprécie vos remarques lorsque vous avez dit que les officiels du Pacifique-Canadien accueillaient favorablement cette opportunité de venir devant le Comité pour essayer de clarifier ce que vous qualifiez de malentendu avec le public, peut-être avec certains membres du Parlement et beaucoup de gens l'ont eu, ce malentendu, concernant l'attitude et les projets du Pacifique-Canadien pour ce qui a trait au sujet qui nous a été référé.

Maintenant, monsieur Crump, j'ai noté dans vos remarques ce matin, de même que dans l'exposé, que les mots-clefs semblaient être «demande réelle»;

en fait, je crois qu'il est utilisé 31 fois dans votre exposé. Je crois que M. Sinclair y a référé comme étant la clef de toute l'affaire du service-voyageurs ferroviaire. Par conséquent, je crois que peut-être nous devrions consacrer un peu de temps au début pour savoir si nous pouvons être d'accord sur la connotation, la définition, ou n'importe quel nom que vous pourriez l'appeler, de ces mots «demande réelle».

J'ai un tas de questions à poser en détail au sujet d'autres aspects, mais je crois qu'au début nous devrions au moins essayer d'en venir à un accord quelconque quant à la signification exacte de «demande réelle». Mais je suis très surpris de remarquer que dans les déclarations que vous, M. Crump, et M. Sinclair avez faites devant le Comité plus tôt aujourd'hui et dans l'exposé et le résumé de l'exposé, il n'y ait absolument aucune référence à votre système de réservations. Sûrement, si demande réelle doit signifier quelque chose en ce qui concerne le désir du public d'utiliser le service-voyageurs ferroviaire, il devrait exister une référence et une explication, et peut-être une étude de ce que le système de réservations réalise en fait pour les chemins de fer en termes d'augmentation du pourcentage de capacité de transport. Cependant, il n'y est fait aucune mention. J'aimerais poser cette question: Vous semblez avoir rattaché la définition de «demande réelle» au prix qu'on doit payer pour le service; mais, peu importe ce prix, peu importe l'attrait ou la désirabilité du service, si l'on refuse continuellement au public l'accès à ce service au prix fixé, ceci ne devrait-il pas être un facteur dans la définition de «demande réelle»?

M. CRUMP: Bien, monsieur Olson, il me semble que M. Sinclair a fourni une explication très érudite des mots «demande réelle». Mais il me semble, dans mon esprit pragmatique, que demande réelle effective est la demande du public pour un service (je crois avoir dit cela ce matin) qui supporte ses frais; en d'autres termes, si le public consent à payer un tarif qui permettra à ce service d'être rentable. Et voilà! c'est ce que je veux dire par «demande réelle». Si le tarif est indûment bas et si le train perd de l'argent, ceci ne serait pas économique et je ne crois pas qu'on puisse parler de «demande réelle». Je pourrais peut-être dire ceci: vous parlez de tarifs; sûrement, les tarifs sur le Canadian devraient être assez élevés, mais pas plus élevés que nécessaire pour remplir ce train. Voilà la condition idéale. Nous ne l'avons jamais atteinte, évidemment, mais pour moi, c'est le sommet. Si les tarifs sont indûment bas, vous devez ajouter des commodités additionnelles et, avec les coûts de la main-d'œuvre et du matériel d'aujourd'hui, les frais montent très rapidement; si vos tarifs sont trop élevés, vous avez des espaces libres sur le train. Ainsi donc à coup sûr, le sommet, la perfection serait que les tarifs devraient tout juste remplir le train à sa capacité maximum.

M. OLSON: Voilà jusqu'où va votre interprétation ou votre définition de «demande réelle», la question des tarifs en relation avec les services.

M. SINCLAIR: Je ne le croirais pas, monsieur Olson. A ce sujet, j'ai essayé de répondre à M. MacIntosh antérieurement, je ne crois pas que c'est cela du tout. Nous tendons vers un marché; c'est notre affaire; et nous nous efforçons de développer un usage maximum parce que nous reconnaissons l'effet de l'usage maximum sur le coût. En conséquence, nous devons calculer pour obtenir ce coût en deçà d'un degré raisonnable et, par conséquent, la commercialisation est une fonction de signification et de stimulation, mais vous ne pouvez pas forcer les gens à venir sur un train à des prix qu'ils ne sont pas disposés à payer. Laissez moi vous donner un exemple de ce que j'ai à l'esprit. Dans le sud de l'Alberta, on produit certains des meilleurs steaks du monde et nous les expéditions par avion à Hawaï. Vous pouvez vous rendre à Waikiki et obtenir l'un de ces super steaks mais, croyez-moi, il est dispendieux. De fait, je crois qu'il vaut ce prix et je pense que si les gens le veulent ils devront payer pour

cela et certains le font. Mais je ne crois pas que vous puissiez mettre ces services sur le marché pour justifier la mise en service d'un cargo aérien quotidien entre, disons, Lethbridge et Hawaï pour transporter du steak. La première chose qui arrivera, c'est qu'il y aurait plus de steak qu'il y aurait de gens à Hawaï. Mais vous devez les mettre sur le marché au prix qu'il vous en coûte pour payer le cultivateur pour son fourrage, les opérateurs de parcs à bestiaux et la compagnie de transport qui les aura transportés là. Si vous ne les mettez pas sur le marché, si vous n'en parlez pas au public, personne n'achètera les steaks parce qu'on ne saura pas qu'ils viennent de Lethbridge; on pourrait penser qu'ils viennent du ranch Parker sur l'une des autres îles. Ainsi donc, voilà pourquoi nous devons annoncer le train sur le marché, et nous le faisons. Et le système de réservations, que vous avez mentionné spécifiquement, fait partie de cette réclame. On pourrait dépenser des montants considérables d'argent sur les réservations et mettre en œuvre un système de réservations qui serait absolument sûr. On pourrait utiliser un calculateur et employer le temps du calculateur et en faire la programmation de telle sorte qu'il pourrait même, j'en suis sûr, remédier aux difficultés qui sont impliquées dans le transport par chemin de fer, les commodités des voitures-lits, le système de réservations du transport. Cela serait si coûteux qu'on ne pourrait continuer de la sorte et tout le monde en Amérique du Nord en est venu à cette conclusion.

M. OLSON: J'aimerais vous demander ceci, monsieur Sinclair: Prétendez-que «demande économique» et «demande réelle» sont synonymes?

M. SINCLAIR: Je dis que «demande réelle» est son emploi dans un sens économique et que cela ne signifie pas désir. Aucune demande n'est une question de désir ou de besoin; c'est une question de production ou de dépense. Je crois que j'ai donné l'exemple de diamants à un dollar le carat.

Un honorable DÉPUTÉ: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

M. OLSON: Bien, juste une minute, monsieur le président. Je voudrais poursuivre tout de suite. Supposons que vous ayez une demande économique et des gens pour effectuer ce déboursé. Je crois que vous avez fait mention de la définition du Dr Hansen au sujet de l'obtention de ce déboursé et ainsi de suite. Et, supposons que la population du Canada, dans ce cas d'espèce, soit prête à payer le prix pour le genre de service qu'elle sait lui être offert. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Mais alors, si les gens sont incapables de monter dans le train, est-ce que la demande réelle se traduit alors comme étant le nombre de ceux qui furent capables de passer par ce système de réservations et finalement d'obtenir un siège ou un lit? Est-ce cela que vous entendez par demande réelle?

M. SINCLAIR: Non, monsieur Olson, évidemment, non. Vous voyez, ce que j'ai dit est ceci: Supposons que le prix de l'espace sur le Canadian est suffisant pour amortir les frais. Tel n'est pas le cas maintenant, mais supposons-le. Prenons pour acquit que nous travaillons vers un facteur de charge de 80 à 85 p. 100. Maintenant, ceci est très élevé. Traiter de cela à partir d'un point de vue de réservation, ce qui devrait pouvoir se conformer à tout ce que vous avez dit, résulterait en un coût très, très élevé et ceci porterait le prix plus haut. Je ne sais pas si vraiment vous réalisez la distinction, M. Olson entre notre système et celui de la réservation sur une ligne aérienne, lequel peut devenir instantané, et les désavantages et les raisons pour lesquels vous ne pouvez pas faire cela avec le voyageur. Est-ce que cela vous aiderait si je portais ce qui suit à votre attention? Par exemple, dans le cas de lignes aériennes, un siège est un siège. Elles ont un tarif économique et elles ont un tarif de première classe. Elles peuvent avoir 12 ou 16 sièges de première classe et le reste serait au tarif économique. Cest tout ce qu'elles vendent. Sur un chemin de fer, on a des wagons ordinaires, des lits du haut, des lits du bas, des compartiments.

des chambrettes, des salons et, en plus de cela, on les a fragmentés. Vous pouvez y voyager de Medicine Hat à Winnipeg, de Medicine Hat à Brandon, ou de Medicine Hat à Regina, et vous fragmentez à travers tout le continent. Les lignes aériennes ne fragmentent pas ainsi. Ceci, en conséquence, rend le problème des réservations extrêmement complexe.

Cependant, pour répondre à votre question, si je le peux avec ces explications, voici: Une demande réelle exige qu'une compagnie offre au marché, offre sur le marché ses services et ses marchandises et, si elle fait de l'argent, si elle récupère son appât, tout entrepreneur d'entreprise privée va se déranger et les mettre lui-même sur le marché. C'est pourquoi nous nous dérangeons et les mettons sur le marché, c'est cela le stimulant. Nous n'avons besoin de personne pour nous dire de nous déranger et de les mettre sur le marché; nous les mettrons en marché. Et c'est ce que nous faisons dans toutes les phases du transport.

• (4.50 p.m.)

M. CRUMP: Puis-je ajouter juste un mot, monsieur Olson. La Commission a passé un bon bout de temps, comme vous le savez, à étudier le système des réservations et je crois que peut-être c'est ce que vous avez à l'esprit. Nous avons les cinq bureaux de réservations à travers le Canada et nous utilisons cette méthode dite «Lazy Susan» (plateau tournant) de comptabilité mécanique pour l'espace disponible. J'essaie ici de faire trop de suggestions, monsieur le président, mais si à quelque moment que ce soit pendant que le Comité siégera, ce Comité ou quelques-uns de ses membres pouvaient se rendre à Montréal ou à Toronto, nous serions enchantés de leur montrer comment le système des réservations travaille. Je crois beaucoup en l'observation directe d'abord sur le fonctionnement des choses.

Comme l'a dit M. Sinclair, on a essayé des calculateurs mécaniques sur certaines lignes de chemins de fer aux États-Unis et on les a abandonnés. Le système que nous utilisons maintenant est le même, je crois, que les autres usagers au Canada et que toutes les grandes lignes ferroviaires des États-Unis. J'aimerais beaucoup vous le montrer.

D'autre part, je n'ai pu m'empêcher de songer à vos commentaires. Je suis parti d'ici, je crois que c'était la semaine dernière, à midi sur un avion à destination de Montréal, parce que j'avais une réunion à Montréal, et l'avion fut retardé alors qu'on essayait de trouver des sièges pour quelques personnes, et l'on annonça par le haut-parleur qu'on avait vendu trop de sièges par suite d'une défectuosité mécanique du calculateur. Ainsi donc, nous ne sommes pas seuls là-dedans. Ce n'est pas un système parfait, on y travaille constamment et ce travail va se continuer.

M. OLSON: Je vous remercie pour ces renseignements, monsieur Crump, et un jour, lorsque cela vous conviendra ou conviendra à votre compagnie, j'aimerais voir de quelle façon travaille ce système de réservations. J'aimerais aussi vous dire que je m'intéresse aux résultats du système de réservations et je crois juste de vous dire maintenant que j'ai dans mes dossiers un grand nombre de lettres et, je pense qu'en fait, presque tous les autres membres de ce Comité ont des lettres dans leurs dossiers provenant de gens se plaignant qu'ils ne peuvent pas obtenir de réservations et que cependant ces mêmes trains passent par ces localités moins que pleins (dans certains cas, d'après certaines preuves fournies à la Commission des Transports), avec un facteur de charge d'environ 60 p. 100. On m'a personnellement refusé un siège, un lit ou tout autre genre d'accommodation sur le train à Calgary en deçà de vingt minutes du temps de départ du train, mais, parce que j'avais un laissez-passer, je suis tout de même monté à bord et j'ai parcouru le train et méticuleusement compté le nombre de sièges vides entre Calgary et Medicine Hat, ce qui était les deux seuls points entre lesquels je voulais voyager et il y avait assez de place pour

moi et environ 40 personnes. Et cependant, on m'avait refusé l'accès du train. La raison pour laquelle je mentionne ceci c'est que je m'intéresse aux effets de ce système de réservations, quel qu'il soit.

J'aimerais vous demander ceci et n'accaparerai pas beaucoup de temps, car il se présentera d'autres occasions. Avez-vous sérieusement tenté de mettre à jour et de moderniser ce système de réservations de façon à ce que vous n'ayez pas à refuser des demandes pour, en même temps, constater qu'à l'heure où le train s'apprête à partir, vous n'avez qu'un facteur de charge de 60 à 70 p. 100?

M. CRUMP: C'est un problème, M. Olson, auquel nos gens du trafic-voyageurs travaillent constamment. Personne ne veut voir un train voyager avec 60 p. 100 de la capacité de l'espace disponible. Nous avons suivi le travail qui se fait à cet égard chez les compagnies ferroviaires par toute l'Amérique du Nord. Je me suis trouvé dans l'usine de la IBM de Poughkeepsie, il n'y a pas longtemps, alors qu'on chronométrait un calculateur pour ce qui est probablement la plus importante ligne aérienne du pays américain. Étant donné le volume qu'elle a et presque deux cents personnes à desservir, c'est une toute autre question. Mais, nous sommes pleinement conscients des recherches qui se font au Canada et aux États-Unis et c'est notre désir de mettre le système à jour au meilleur de nos capacités.

M. OLSON: Monsieur le président, je vais laisser mon tour pour le moment. J'aimerais simplement dire merci à M. Crump et à M. Sinclair pour les renseignements et de plus leur rappeler qu'à une date future, je voudrais entrer beaucoup plus dans les détails de ce qui, en fait, se produit. Par exemple, à Edmonton et à Medicine Hat, lorsqu'un particulier fait une demande de service, je veux connaître les détails de ce que fait votre agent à cet endroit, comment l'espace lui est accordé, pourquoi sa demande est laissée en suspens, et ainsi de suite, et peut-être que l'un de vous deux, messieurs, ou quelqu'un d'autre viendra ici prêt à répondre aux questions et nous verrons si nous pouvons découvrir pourquoi ces plaintes continuelles proviennent du public à l'effet qu'ils sont refusés et, qu'en même temps, ils savent que le train passe alors qu'il n'est pas rempli à 100 p. 100.

M. SINCLAIR: Nous serons heureux de le faire, monsieur le président. Nous en discuterons et préparerons quelque chose.

J'aimerais suggérer que si M. Olson désire voir comment nous sommes organisés, il peut venir à Montréal et y passer quelque temps, et nous aimerions beaucoup lui montrer, à lui ou à quiconque pourrait s'y rendre, notre installation de calculateur à Montréal, qui est notre centre nerveux. S'il pouvait trouver le temps de le faire, nous serions heureux de lui faire faire une visite.

Le PRÉSIDENT: Cette question sera débattue par le sous-comité, M. Sinclair.

Avant d'appeler l'interrogateur suivant, il semble que ce soit le bon moment pour aborder la question d'ajournement de la présente séance et savoir si le Comité désire, à cause de la courte journée de demain, siéger ce soir. Je veux qu'on en discute brièvement dès à présent. Y a-t-il des suggestions?

M. ORLIKOW: Monsieur le président, c'est ce que nous avons fait à une occasion précédente avec le comité spécial alors que nous avions à traiter de questions relatives aux chemins de fer. Je serais d'ordinaire d'accord mais, en ce qui me concerne personnellement, je crois qu'il y a un problème; la Chambre doit étudier le budget des dépenses du Travail et certains d'entre nous, par exemple, pourraient bien vouloir dire quelques mots au sujet de quelque chose qui est très important pour les chemins de fer, le rapport de la commission Freedman et, à la lumière de cela, j'aimerais coopérer. Je ne suis pas de ceux qui se sont opposés aux réunions du Comité pendant les sessions de la Chambre

et je ne le ferai pas en d'autres occasions, mais je ne vois pas comment nous pourrons finir notre tâche et entendre tous les témoins qui, j'en suis sûr, devront être entendus, et faire tout cela pendant une couple de matins par semaine. Mais je veux m'élever personnellement contre une séance ce soir pour la raison que j'ai mentionnée.

M. RAPP: Je crois que puisque les gens du Pacifique-Canadien sont tous ici, je crois que nous devrions tenir une séance du soir, parce que peut-être demain certains députés devront siéger avec d'autres comités, et ainsi de suite.

Le PRÉSIDENT: La Chambre ouvre à 11 heures demain et c'est pourquoi j'ai abordé le sujet.

M. RAPP: J'aimerais que nous tenions une séance ce soir.

M. PASCOE: Avant de prendre cette décision, monsieur le président, je sais que M. Crump ne pourra être ici. M. Sinclair et peut-être M. Emerson seront ici demain et lundi.

Le PRÉSIDENT: M. Crump a avisé la président et j'ai avisé plus tôt le Comité, qu'ils sont disponibles à l'appel de ce Comité en tout temps, tout le jour et chaque jour, tant qu'il sera nécessaire qu'ils soient ici.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je crois que nous n'avons pas beaucoup le choix, monsieur le président. Je crois que nous devrons siéger ce soir et nous presser demain et j'espère que nous pourrons finir demain de sorte que nous n'aurons à retenir aucun officiel du Pacifique-Canadien ici lundi, mais que nous pourrons alors les convoquer de nouveau plus tard, sur leur promesse de revenir, au besoin.

J'aimerais poser quelques questions à M. Crump personnellement et ce soir serait la dernière fois pour ce faire.

• (5.00 p.m.)

M. SHERMAN: Monsieur le président, j'appuie les remarques de M. Bell. Je dirai seulement par déférence, avec tout le respect dû à M. Orlikow, que les prévisions du ministère des Mines et des Relevés techniques ont été débattues cet après-midi et que quelques-uns d'entre nous s'intéressaient à ce débat en particulier. Mais, ceci est plus important pour le moment et je crois qu'une majorité parmi nous serait en faveur de siéger ce soir et d'avoir M. Crump avec nous à ce moment-là.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, MM. Bell, Sherman et Rapp ont assez bien exprimé l'opinion que je voulais exprimer moi-même. Je crois qu'à la lumière du fait que demain la Chambre s'ouvre à 11 heures, et étant donné l'importance de cette question, nous devrions siéger ce soir si possible.

Le PRÉSIDENT: Puis-je suggérer que nous siégions jusqu'à six heures ce soir et, avec l'approbation du Comité, recommencer à huit heures et continuer jusqu'à dix heures; et alors nous pourrons discuter ce soir au sujet de demain et constater comment nous aurons progressé ce soir.

Il est proposé par M. Rock, appuyé par M. Southam, que nous ajournions à six heures,nous réunissions de nouveau à huit heures jusqu'à dix, et que nous discutions ce soir au sujet d'une séance demain.

Motion adoptée.

M. TOLMIE: Je crois que le point crucial, c'est la définition de demande réelle. C'est de la répétition, mais je ne crois pas réellement que nous fassions trop de progrès tant que, comme comité, nous ne nous accorderons pas sur la signification de ce terme. La question de base est: «Est-ce que le Pacifique-Canadien satisfait à la demande réelle du public?» Si nous ne pouvons nous

mettre d'accord sur ce qu'est la demande réelle, nous ne pourrons alors en arriver à aucune conclusion. J'aimerais avoir plus de détail, de la part du Comité et des officiels du Pacifique-Canadien quant à leur définition de demande réelle ou encore d'autres discussions.

Au paragraphe 16, on trouve une déclaration générale.

M. SINCLAIR: Est-ce dans le résumé?

M. TOLMIE: C'est dans le résumé, monsieur. En fait, M. Sinclair a lu que «on n'a relevé aucun cas où la réduction des services-voyageurs ait entravé le progrès économique ou social d'une seule localité». En admettant un seul instant que ce soit vrai, ne dites-vous pas réellement qu'un service réduit de passagers par chemin de fer n'a sérieusement nui à l'économie d'une seule localité? Mais vous laissez sans réponse la prétention de nombreuses personnes à l'effet que cette diminution a été la cause de gros ennuis pour des particuliers, en plus de frustrations et de perte de temps.

Ce sont des choses intangibles, difficiles à définir mais, néanmoins, je crois que ce sont de réels inconvénients. Je ne veux pas vos commentaires maintenant; j'ai une couple d'autres observations à faire, mais j'aimerais que vous preniez ceci en considération.

Je crois que l'un de vos principaux arguments dans votre exposé semble être que dans un pays de cette dimension, avec une population relativement clairsemée, et avec une concurrence toujours grandissante de l'aviation et de l'automobile, la réalisation dans l'avenir d'un service économique de voyageurs par chemin de fer est très éloignée. Vous basant sur ces conclusions, vous dirigez vos opérations conformément à ces tendances. Vous aviez mentionné, en même temps, que le Japon possédait un genre très efficace de service de voyageurs de banlieue dans les régions à population dense. Je crois que je serais le premier à admettre que, pour le moment, le Canada ne serait pas prêt pour ce genre d'opération mais, étant une compagnie prévoyante, n'auriez-vous pas dans vos projets des prévisions pour recherches et enquêtes dans ce nouveau genre de service spécialisé pour passagers de banlieue semblable à celui qui existe présentement au Japon?

Vous avez dit que ce serait un déboursé financier fabuleux, et c'est fort possible. Mais serait-il possible, et votre compagnie serait-elle consentante, dans le cas où ce serait un fardeau financier trop onéreux pour votre compagnie, de coopérer financièrement, disons, avec le gouvernement fédéral pour de telles études?

Il y a un autre point que je voudrais souligner: vous avez dit que 50 p. 100 des actions du Pacifique-Canadien étaient détenues par des particuliers et 50 p. 100 par d'autres personnes. Est-il possible de trouver le nombre de détenteurs d'actions individuels et une approximation quelconque quant aux autres détenteurs d'actions?

M. SINCLAIR: Plus de 50 p. 100 de nos votants sont au Canada.

M. TOLMIE: Pour en revenir à notre question originale, est-il encore possible de connaître le nombre de détenteurs d'actions individuels et une approximation quant aux autres?

J'ai un autre aspect à présenter sur cette question particulière et c'est le suivant: un de vos détenteurs individuels d'actions s'est-il fortement opposé à votre politique d'exploitation des lignes de voyageurs qui, évidemment, d'après vos chiffres, fonctionnent à perte? Je crois que ceci serait révélateur.

M. CRUMP: Pour répondre d'abord à la première question, en autant que je me souvienne, je n'ai pas reçu de lettre s'objectant à cette ligne de conduite, de

la part des actionnaires. Je crois me souvenir seulement d'une, mais je n'en suis pas sûr ... mais certainement pas plus d'une. J'en ai reçu un grand nombre d'autres favorables, évidemment, concernant la viabilité du service.

M. TOLMIE: M. Crump, j'aimerais que cette question soit bien comprise. Ce n'était pas là ma question. La voici: il y a un certain nombre d'actionnaires individuels. Alors, à votre assemblée d'actionnaires, s'objectent-ils dans une certaine mesure à votre ligne de conduite laquelle, évidemment, se traduit par une perte d'argent dans le transport des voyageurs par chemin de fer?

M. CRUMP: Non, nous n'avons pas eu cette objection aux assemblées.

M. SINCLAIR: La question que vous posez, c'est: est-ce que les actionnaires s'objectent à ce que la compagnie perde de l'argent avec le service-voyageurs? La réponse à cela est oui, plusieurs fois?

M. TOLMIE: De quelle façon s'objectent-ils?

M. SINCLAIR: Ils disent: pourquoi ne devenez-vous pas plus efficaces dans la conduite de vos affaires?

M. TOLMIE: A vos assemblées, votent-ils contre elle et élèvent-ils la voix contre elle?

M. SINCLAIR: La gérance dirige la propriété et nous n'obtenons pas de vote dans ce sens ni aucune pièce statistique sur nos affaires. Nous expliquons aux actionnaires notre ligne de conduite et répondons à leurs questions, nous disons pourquoi nous agissons de telle manière et expliquons certaines des difficultés que nous rencontrons quand nous adaptons nos services à la demande, et je crois que la plupart de nos actionnaires réalisent, si je puis m'exprimer ainsi, combien il est difficile pour nous de mettre en pratique certaines des choses qu'ils aimeraient nous voir faire.

M. TOLMIE: Serait-il possible, en nous basant sur ce que vous venez juste de dire, d'avoir des extraits des procès-verbaux de vos assemblées d'actionnaires où l'on verrait le désaccord quant à votre ligne de conduite?

M. SINCLAIR: Non, nous n'agissons pas ainsi. Ce que nous faisons, c'est expliquer notre ligne de conduite, lorsque quelqu'un nous le demande. Nous ne rédigeons pas de procès-verbal là-dessus. Nous avons expliqué dans notre rapport que les revenus de notre service-voyageurs étaient ainsi et qu'ils diminuaient, et ce que nous avons fait, et nous envoyons à nos gens divers extraits de mémoires que nous avons préparés pour expliquer notre ligne de conduite ...

• (5.10 p.m.)

M. TOLMIE: N'avez-vous pas une assemblée générale des actionnaires au cours de laquelle les actionnaires s'assemblent?

M. CRUMP: Je crois que la réponse à la question que vous venez de poser c'est que je ne me souviens pas d'aucune objection à cela au cours des assemblées d'actionnaires. Mais évidemment, nous sommes des directeurs et sommes chargés par les propriétaires de gérer cette propriété d'une certaine manière, et dès qu'ils ne seront pas satisfaits, ils peuvent se débarrasser de nous.

Mais la réponse directe à votre question, c'est que je ne me souviens d'aucune discussion pour le moment, au cours des assemblées d'actionnaires, sur un point précis du déficit des trains de voyageurs.

M. TOLMIE: Il serait alors correct de conclure que peut-être ils ne prennent pas les supposées pertes trop sérieusement?

M. CRUMP: Il s'agit des assemblées des actionnaires?

M. TOLMIE: Oui, y a-t-il eu des assemblées où les actionnaires ont pu élever la voix pour émettre des opinions quant aux profits et aux pertes de votre compagnie?

M. CRUMP: C'est-à-dire aux assemblées d'actionnaires? Comme individus, évidemment, nous avons eu plusieurs discussions avec les actionnaires.

M. TOLMIE: Mais aucune campagne concertée contre votre ligne de conduite?

M. CRUMP: L'endroit où les actionnaires peuvent exprimer leurs opinions est l'assemblée des actionnaires ou l'assemblée annuelle de la compagnie, et la porte est ouverte aux questions et aux discussions.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, j'aimerais poser une question pour laquelle l'information pourrait être . . .

M. SINCLAIR: Je pense que c'est là la façon dont vous avez posé la question, M. Tolmie? Comme le dit M. Crump, vous dites assemblées des actionnaires. Les actionnaires communiquent avec la direction individuellement. Ils entrent et discutent de choses et autres avec nous, de temps à autre, et nous essayons de les bien informer. Des analystes de valeurs font connaître les effets d'une ligne de conduite aux actionnaires et c'est ce qui se fait et a été fait pour ce qui regarde le Pacifique-Canadien en bon nombre d'occasions par rapport au déficit du Pacifique-Canadien comparé aux déficits des autres chemins de fer et aux mesures prises. Ceci a été publié; vous ne pouvez pas l'indiquer exactement du doigt. Je l'ai vu un certain nombre de fois. Ce sont des gens qui sont payés pour maintenir une surveillance au nom de l'intérêt du public investisseur en général.

M. TOLMIE: Puis-je poser une question additionnelle à ce sujet, monsieur le président . . .

M. ORLIKOW: En ce qui concerne les actionnaires, cela m'intéresserait de savoir ce que ressentiraient les actionnaires si M. Crump pouvait apporter demain ou lundi certaines informations qui nous montreraient les dividendes payés sur les actions chaque année pendant les dix dernières années, et peut-être ce qui est advenu de la valeur de l'action au cours des dix dernières années. Je pense que cela nous éclairerait beaucoup sur ce qui arrive aux actionnaires.

M. ROCK: Monsieur le président, j'en appelle au règlement. Si ceci est pour continuer, avec tout le respect qui est dû à M. Orlikow, plusieurs des députés ici inscrivent des questions sur le papier et, lorsque vient leur tour, ils les posent. Je puis rayer quatre de mes questions maintenant. Si je devais interrompre de la même façon, par une question supplémentaire et si nous faisons tous la même chose, nous parlerions alors tous ensemble à chaque question. Je ne crois pas que ce soit la bonne façon pour nous de procéder à partir de maintenant.

Le PRÉSIDENT: M. Rock, j'admets votre point de vue, mais c'est pourquoi je pose des questions supplémentaires sur la même question. Je n'avais pas l'intention de permettre à qui que ce soit de continuer dans une série de questions, je voulais simplement savoir quelle était cette question et si elle était supplémentaire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, mon premier souci est le trajet Montréal-Saint-Jean, mais je ne puis m'empêcher de poser certaines questions sans fouiller dans le domaine de la direction privée de la compagnie. Avez-vous dit, monsieur Crump, que la compagnie est plus canadienne ou moins canadienne maintenant; c'est-à-dire, en ce qui concerne la propriété privée des actions?

M. CRUMP: Pour le moment, le contrôle du vote (et ceci est une combinaison d'actions privilégiées et ordinaires car, dans notre compagnie, les actions privilégiées sont des actions donnant droit au vote) la combinaison de force votante dans notre compagnie pour le moment est légèrement au-dessus de 55 p. 100 au Canada. En 1946, elle état approximativement de 9¼ p. 100 . . .

Le PRÉSIDENT: Laissez M. Bell terminer sa série de questions s'il vous plaît...

M. CRUMP: Je crois qu'il vous intéresserait de savoir monsieur Bell...

M. TOLMIE: Monsieur le président, je n'ai pas eu les réponses que je voulais. Je n'ai pas eu de réponses à mes trois questions. Je regrette d'interrompre M. Crump, mais il y a deux autres observations sur lesquelles j'aimerais avoir des commentaires.

Le PRÉSIDENT: Vous devrez attendre le second tour. J'ai encore les noms d'à peu près 8 personnes ici.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je vais vous aider en orientant le sujet sur une partie très importante du Canada et je veux vous référer à la page 17 monsieur Crump. Vous avez déjà dit qu'il y avait tout lieu de croire que le service entre villes continuerait et vous avez mentionné le circuit Montréal-Saint-Jean. J'essaie en ce moment de me souvenir des termes exacts que vous avez employés lorsque vous avez parlé de cela, mais il me semble que vous êtes allé un peu plus loin. Ce que vous avez dit au sujet de ce service était un peu plus précis.

M. CRUMP: Je crois que l'essentiel de mes remarques était, monsieur Bell, que je prévoyais la continuation du service Montréal-Saint-Jean à l'avenir.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): On ne songe évidemment pas à étudier sérieusement le projet d'instaurer un service en commun avec le Canadien-National entre Saint-Jean et Moncton. Puis-je vous demander ce qui en est au sujet du service de Digby; M. Crump sait que je m'intéresse à cette question à laquelle, à mon avis, seulement le regretté George Nowlan s'intéressait plus que moi. L'avenir du service Saint-John-Digby m'inquiète beaucoup. Nous nous rendons compte des difficultés et je me demande si on pourrait dire quelque chose à ce sujet. Nous aimerions certainement connaître la vérité au sujet de la gare de Digby et entendre des commentaires d'ordre général à ce sujet et au sujet de l'avenir de ce service.

M. CRUMP: En fait, vous savez que M. Nowlan a très souvent soulevé cette question. Ce que vous me demandez là a trait au service de traversiers entre Saint-John et Digby. Nous avons souvent étudié la possibilité d'avoir là-bas un service de traversiers pour wagons de marchandises. C'est ce qui aurait été l'idéal à mon avis; mais nous en sommes malheureusement venus à la conclusion que ce genre de service était irréalisable, même si nous avons considéré trois façons différentes de l'établir, à cause des marées dans la baie de Fundy qui, si ma mémoire est fidèle, montent jusqu'à 42 pieds en certains endroits et compliquent l'embarquement et le débarquement des wagons sur les traversiers. Nous y avons cependant, comme vous le savez, remplacé les petits bateaux par des plus gros, mais ce n'est pas un service de traversiers pour wagons; pour le moment, je ne vois pas comment un tel service pourrait se justifier alors qu'il existe déjà un moyen de communication au nord, étant donné surtout la popularité grandissante du transport par camions et par wagons plats qui suffisent à eux seuls.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): En fait, nous avons l'impression de perdre beaucoup de touristes et de passagers à cause du service du Canadien-National entre Yarmouth et Bar Harbour. Ceci amène la question de la responsabilité gouvernementale pour un moyen de communication aussi important que celui-là. Je me demande si M. Pickersgill a dit en Chambre qu'il avait soulevé à maintes reprises cette question avec le Pacifique-Canadien. Je songe aux aspects futurs de cette question et à la position assez incertaine dans laquelle nous nous trouvons à ce sujet. Je me demande si vous voulez nous dire si, à votre avis, le Gouvernement fédéral devrait s'engager plus à fond dans cette affaire par le moyen de subsides. Je ne préconise pas une forme de socialisme à outrance,

comme l'a fait M. McIntosh ce matin, mais il me semble que nous avons le droit de demander des subsides, s'il est nécessaire, tout comme le Canadien-National en reçoit pour son service entre Yarmouth et Bar Harbor.

M. CRUMP: En fait, la circulation entre Yarmouth et Bar Harbour est surtout une circulation de touristes. Pour ce qui est de la circulation entre Saint-Jean et Digby, comme vous le savez, avec nos nouveaux traversiers, nous sommes en mesure de transporter beaucoup plus d'automobiles et de passagers, et c'est là le genre de service que les touristes désirent. Je ne sais pas s'il y a lieu de faire plus que le service qui est déjà fourni.

● (5.20 p.m.)

M. BELL *(Saint-Jean-Albert)*: En fait, je crois comprendre que ce ne serait pas une assez bonne affaire pour vous convaincre de vous lancer dans des projets d'avenir en construisant à Digby de nouveaux quais etc.

M. CRUMP: Non, je pense que les quais à Digby sont satisfaisants pour les bateaux qui assurent en ce moment le service dans la baie.

M. SINCLAIR: Je me demande, monsieur Bell, si la question que vous posez pourrait être tournée de la façon suivante? Si, dans l'intérêt national ce service est nécessaire, et j'emploie intérêt national dans son sens le plus large, alors d'après la philosophie de la Commission royale, lorsque l'intérêt national s'ajoute à l'intérêt économique, l'intervention du Gouvernement fédéral devient justifiée. Je crois qu'en réponse à votre question nous devrions demander s'il est dans l'intérêt national de maintenir ce moyen de communication entre Saint-John et la Nouvelle-Écosse; dans l'affirmative, si cet intérêt national est prouvé et si on accepte la philosophie de la Commission royale MacPherson, alors vous avez la réponse à votre question.

M. BELL *(Saint-Jean-Albert)*: Et je suppose que même si je ne connais pas la Nouvelle-Écosse, j'aurais dû m'informer de l'avenir du D.A.R. qui devient maintenant un facteur.

M. SINCLAIR: Eh bien! il est de nouveau question du D.A.R.; comme vous le savez, vous qui connaissez très bien cette région et plus particulièrement la vallée, nous avons demandé à la Commission la permission de réduire certains de nos services alors que nous allons en maintenir certains autres. La Commission n'a pas encore étudié ces demandes. Les distances sont plutôt courtes et nous n'avons certainement pas l'intention d'abandonner le D.A.R pour ce qui est du transport de marchandises; mais en ce qui concerne le service ferroviaire de passagers sur le D.A.R., il est plus facile de voyager entre la plupart des endroits de la région en automobile ou en autobus. Vous connaissez les lignes d'autobus Acadian et la flexibilité de leur service. En réalité, ce genre de transport ne convient réellement pas à un service ferroviaire et de ce fait il en est résulté des difficultés qui sont à l'étude. Nous avons certainement donné à cette question toute l'attention nécessaire.

M. BELL *(Saint-Jean-Albert)*: Je crois qu'en somme vous n'êtes pas trop mécontent de ce service en général mais que vous ne pouvez pas assez prévoir l'avenir pour faire d'importants projets à longue échéance.

M. SINCLAIR: Cela résume assez bien ce que je pense.

M. CRUMP: Comme vous le voyez, les moyens de communication sont maintenus. Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse sont maintenant reliés par chemin de fer et par route et le moyen de communication est maintenu d'un côté à l'autre de la baie de Fundy. Nous avons mis en service là-bas un plus gros bateau mais pour le moment nous ne prévoyons pas que la demande soit suffisante pour, par exemple, projeter d'y installer un service de traversiers pour wagons ou quoi que ce soit du même genre.

M. BELL *(Saint-Jean-Albert)*: Peut-être ne voulez-vous pas aller jusque-là, mais si la population croyait qu'il fallait apporter plus d'attention au service

de transport entre leurs localités, vous ne seriez pas opposé à ce qu'on demande de l'aide du Gouvernement à cet effet.

M. CRUMP: Non, pas si c'était l'avis de la population. Nous avons déjà fait beaucoup de notre propre chef, sans l'aide du Gouvernement, pour améliorer le service d'un côté à l'autre de la baie, mais il appartient à la population de décider ce qu'elle veut.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fawcett?

M. FAWCETT: M. Crump et M. Sinclair avaient été prévenus qu'il y aurait un supporteur du Canadien-National parmi nous aujourd'hui. Toutefois, le fait que je n'aie rien dit lorsque M. Crump vous a parlé du Canadien, démontre, je crois, que j'essaie de demeurer impartial. Cependant, je voudrais en arriver à ceci. M. Sinclair a fait certaines remarques à propos des systèmes complexes basés sur les dépenses—ce système d'analyse des dépenses. Ma principale question est la suivante. Ne serait-il pas possible, même si je reconnais le fait qu'il est absolument nécessaire en affaires, que ce système basé sur les dépenses, puisse résulter en pratique en un conflit avec ce qu'il est convenu d'appeler la logique. Par exemple, lorsque vous parlez des dépenses encourues pour l'entretien des voies pour le Dominion, voulez-vous dire que le Pacifique-Canadien va en pratique économiser ce montant d'argent pour l'entretien des voies en annulant le Dominion? Je crois qu'on pourrait dire la même chose pour ce qui est de l'inspection des wagons. Quelle serait la situation dans ce cas-là? Mettrait-on à pied certains employés affectés à ce service ou en garderait-on le même nombre? Le coût de la main-d'œuvre pour l'inspection des wagons serait-il le même? Et je crois qu'il faudrait aussi tenir compte de l'enlèvement de la neige et de la main-d'œuvre régionale. Ces services seraient-ils maintenus au même degré et de la même façon? Je me rends compte qu'il pourrait en résulter une diminution du nombre des employés, les employés requis pour la vente des billets, mais est-ce que le montant payé à ces employés serait substantiel? C'est le point que je voudrais faire ressortir. Est-ce que le Pacifique-Canadien va en pratique réellement économiser de l'argent par suite de l'annulation du Dominion ou est-ce qu'en fait cette annulation provient du système d'analyse des dépenses?

M. SINCLAIR: En fait, monsieur Fawcett, vous devez appliquer des techniques différentes de statistique selon le groupe de dépenses dont il s'agit. Ainsi, nous allons prendre un exemple que vous avez mentionné, l'entretien des voies. Nous nous sommes servis de la méthode d'analyse régressive et ceci nous a permis de faire entrer dans l'équation un grand nombre de variables indépendantes dans le but d'en arriver au coefficient des dépenses. Il y a eu un progrès sensible dans ce domaine. Lorsque nous avons commencé en 1946, à nous occuper du facteur dépenses, nous étions toujours confrontés par le fait que nous ne tenions pas compte des variables en nous servant seulement des méthodes normales d'équation; c'est grâce au progrès des méthodes d'analyse régressive que nous avons pu faire entrer dans l'équation ces variables indépendantes. Je pourrais ajouter, monsieur Fawcett, que la logique est difficile à appliquer lorsqu'il s'agit d'équation comportant un grand nombre de variables.

L'application de la logique pure vous fera faire fausse route, à moins que vous n'ayez des connaissances mathématiques dans ce domaine. Il y a un certain nombre d'excellentes façons de vérifier que les coefficients de dépenses obtenus par l'usage de ces équations sont assez précis. Je ne veux pas du tout me lancer dans le jargon mathématique, mais ces méthodes ont fait leurs preuves. Je ne vois pas par exemple comment l'entretien des voies peut être calculé seulement d'après le nombre et le poids des trains circulant sur la voie, de même que je ne vois pas comment on peut calculer d'une façon raisonnable d'après l'expérience seulement. Ce sont là des facteurs variables dans une équation. Il faut aussi tenir compte d'autres facteurs. La vitesse en est un. Selon

la vitesse, la surface de la voie et son entretien varient, et ce sont là des facteurs qu'il faut faire entrer dans l'équation et dont on tient compte.

Maintenant, lorsqu'il est question de la main d'œuvre régionale, il n'y a aucun doute que l'entretien des voies pour le service de voyageurs requiert plus de main-d'œuvre que pour le service des marchandises. Il est aussi évident que les inspecteurs de wagons ne peuvent s'occuper que d'un certain nombre de wagons et peuvent seulement vérifier une quantité limitée de wagonnets et de matériel roulant; par conséquent, lorsqu'ils ne s'occupent pas de wagons de voyageurs, ils peuvent s'occuper de wagons de marchandises. Quand vous me demandez: «Est-ce que ces dépenses sont des dépenses variables sur lesquelles il est possible d'économiser?», je vous réponds «oui, elles le sont». Et en voici la raison. Vous déplacez votre personnel d'un domaine à un autre et vous attribuez le coût de ce personnel à ce domaine. Prenons par exemple Calgary, et M. Olson me pardonnera de toujours faire allusion à cette ville, mais c'est là un endroit où la circulation a augmenté d'une façon considérable. Les inspecteurs de wagons peuvent être employés là pour faire l'inspection des trains de marchandises à la gare, et alors leurs salaires font partie des dépenses du service des marchandises; ou alors ils sont employés à l'inspection des trains de passagers et leurs salaires font partie des dépenses du service des passagers. Nous avons pu diminuer le nombre d'inspecteurs requis à certains endroits parce que la diminution de nos services de passagers nous a permis d'affecter ces inspecteurs aux trains de marchandises et aux trains de voyageurs alors que si nous avions eu trois trains de voyageurs, nous n'aurions pas été en mesure de le faire. Dans ce cas, vous auriez des périodes creuses entre les trains qui ne pourraient être mises à profit pour l'inspection des trains de marchandises; le résultat serait en pratique d'annuler les économies en découlant.

Vous avez aussi fait allusion aux inspecteurs de wagons et à l'enlèvement de la neige. L'enlèvement de la neige sur la voie est une chose et l'enlèvement de la neige sur les quais des gares en est une autre. Allez par exemple dans la ville natale de M. Crump et vous verrez comme il neige à Revelstoke; dans un endroit comme celui-là, il vous faudrait avoir des gens sans arrêt s'il y avait un train par heure, mais s'il n'y avait qu'un train par jour, vous pourriez l'enlever juste avant le passage du train et laisser ensuite la neige s'amonceler. Sur la voie, si les trains circulent et que vos voies sont utilisées à 100 p. 100, alors, bien sûr, il n'y aurait pas de différence; dans certaines parties de notre ligne, les voies sont très achalandées alors qu'elles ne le sont pas dans d'autres. Vous devez me donner une région précise. Pour certaines régions, je dirais non, et pour d'autres je dirais oui, selon la région précise dont vous parlez.

Vous dites que c'est un problème compliqué. Il est compliqué seulement parce que quiconque essaie de calculer des dépenses là où ces dépenses sont réellement inséparables fait face à un problème mathématique. Heureusement, les mathématiciens ont inventé des systèmes pour solutionner ces problèmes et ils peuvent être calculés par des machines. Avant l'invention des machines à calculer, vous ne pouviez pas faire d'analyse régressive car il était physiquement impossible à votre personnel de faire tous les calculs.

● (5.30 p.m.)

M. FAWCETT: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Sinclair. Pourriez-vous nous donner une définition de cette analyse régressive.

M. SINCLAIR: L'analyse régressive? D'abord, comme je l'ai dit, vous avez une dépense qui est déterminée par un nombre de variables indépendantes. Vous faites entrer celles-ci dans l'équation puis vous faites vos calculs au moyen de la machine à calculer. La plupart des formules importantes ont deux variables; l'analyse régressive peut avoir en fait un nombre presque illimité de variables indépendantes, chacune ayant son importance. Si vous pouvez vous

représenter que pour faire un tout, il vous faut regarder à la fois quatre ou cinq différents aspects, c'est ce que je peux faire de mieux. Cela permet, et je ne connais pas d'autre système qui le permette, d'étudier l'effet d'un nombre de facteurs variables sur une dépense. Je fais certainement tout mon possible pour vous aider, monsieur Fawcett.

M. FAWCETT: Je ne suis pas mathématicien, mais c'est une question qui me tracasse; je me rends compte de la nécessité de ce genre de calculs de dépenses et c'est naturellement un facteur déterminant pour le Pacifique-Canadien.

M. SINCLAIR: L'analyse régressive s'est avérée un progrès marqué qui nous a permis d'obtenir un aperçu beaucoup plus précis des dépenses qu'auparavant; elle a été un progrès très marqué, en fait, une vraie révolution.

M. FAWCETT: Il me faudrait quand même dire qu'à mon avis, vos dépenses pour l'entretien des voies ne sont pas conformes à la réalité. Je ne vois pas comment vous pouvez en pratique dépenser ce montant d'argent.

M. SINCLAIR: Je sais que parfois M. Crump, lorsqu'il voit combien nous dépensons pour l'entretien des voies, croit aussi que nous ne sommes pas réalistes, mais cependant, nous entretenons nos voies ferrées et nous savons que le coût de cet entretien est affecté par un nombre de variables que nous faisons entrer dans ces équations. Je regrette de n'avoir pas pu vous aider plus que cela.

M. FAWCETT: Cela me suffit pour le moment.

M. SINCLAIR: Il y a un livre intitulé «The Economics Transportation» dans lequel il y a beaucoup de ces équations et si vous avez des moments libres et que vous aimez vous amuser avec des chiffres, lisez-le. Mais je vous préviens qu'il n'est pas facile.

M. FAWCETT: Autre chose, lorsque vous calculez la dépense du fonctionnement d'un train de passagers qui transporte en même temps d'autres marchandises comme par exemple du courrier, des colis et des choses semblables, le coût du transport des passagers est distinct de celui des colis et celui des colis de celui du courrier et ainsi de suite.

M. SINCLAIR: Voulez-vous dire au point de vue des dépenses ou des revenus?

M. FAWCETT: Des revenus.

M. SINCLAIR: Dans ces cas, nous considérons le transport des colis et du courrier comme un sous-produit. C'est pourquoi nous n'en calculons pas le coût de la façon que vous suggérez. Pour ce qui est des revenus, nous avons des contrats avec la poste, nous savons ce que sont ces contrats, et nous pouvons dès lors calculer les revenus qui en découlent. Mais pour ce qui est des dépenses, nous considérons ce transport de colis et de courrier comme un sous-produit. Cependant, comme je l'ai dit plus tôt, monsieur Fawcett, je crois que le temps où une quantité considérable de colis étaient transportés à bord de trains de passagers est à peu près révolu. Il est impossible de faire face à la concurrence de cette façon.

M. FAWCETT: Je suis d'accord avec vous, monsieur Sinclair. J'ai eu suffisamment d'expérience dans les chemins de fer pour savoir que la tendance de nos jours est définitivement au transport de marchandises, et dans votre compagnie et au National-Canadien. La tendance a complètement changé depuis les trois ou quatre dernières années. Mais je voudrais revenir à la question des réservations. Je ne veux pas prendre trop de votre temps maintenant car je sais qu'il y en a d'autres qui attendent. Pourrais-je dire que le principal problème, en ce qui concerne les réservations, est l'annulation de dernière heure? Je me rends à la gare le soir et je veux une réservation pour Port-Arthur ou Winnipeg; on me dit que tout est réservé. Mais peut-être qu'à Ottawa, trois ou quatre personnes ont fait des réservations et que ces réservations sont confirmées. Cependant,

lorsque le train part, ces personnes ne se sont pas présentées et le train part alors avec ces places libres jusqu'à ce que plus loin, d'autres personnes les occupent et comblent ainsi le vide. Ne croyez-vous pas qu'il y aurait une meilleure façon de régler le cas des réservations en ayant, par exemple, le même système que les lignes aériennes où il faut reconfirmer avant une certaine heure, autrement ces places réservées sont données à d'autres.

M. SINCLAIR: Monsieur Fawcett, je connais un peu le problème des annulations de dernière heure sur les lignes aériennes. A l'IATA, il y a quelques années, à la suite d'un accord entre les lignes aériennes, une sanction fut prévue contre les personnes qui n'annulaient pas leurs réservations. Les lignes aériennes ont dû abandonner l'imposition de cette sanction parce qu'elles ne pouvaient pas la mettre en vigueur. Il existe certainement un problème des annulations de dernière heure.

Pour ce qui est de reconfirmer, j'ai remarqué que l'IATA, à sa présente assemblée, a décidé d'introduire un système de double reconfirmation qui devra être faite dans un délai de quelques heures avant le départ, parce qu'on s'est rendu compte que les gens reconfirmaient et ne se présentaient quand même pas au départ. Je ne sais pas ce que vous pouvez reconfirmer, reconfirmer, reconfirmer, mais à présent les lignes aériennes vont introduire un système de double reconfirmation pour leurs envolées transatlantiques et elles sont maintenant en train d'en discuter. Je crois que nous aurons à faire face au problème des annulations de dernière heure aussi longtemps que nous aurons des places réservées. Il est malheureux que les gens soient sans pitié pour leur frère ou sans pitié pour pour celui qui leur fournit un service et il y a naturellement des cas où ce n'est pas de leur faute; quelqu'un tombe malade, ou bien il y a un accident en route pour la gare ou l'aéroport et il vous faut toujours tenir compte de ces choses. Je ne connais personne qui ait trouvé la solution au problème des annulations de dernière heure. Heureusement, les statistiques démontrent que les Canadiens ne sont pas aussi insensibles que dans les autres pays et même si l'annulation de dernière heure est un problème, il n'est pas aussi grave qu'il a pu l'être dans d'autres pays.

M. FAWCETT: Monsieur le président, c'est tout pour le moment.

● (5.40 p.m.)

M. ALLMAND: Monsieur le président, je veux parler à nouveau de la question de la «demande réelle» qu'on a déjà mentionnée à plusieurs reprises. Je suis d'accord avec beaucoup de ceux qui ont traité de cette question avant moi lorsqu'ils disaient qu'à leur avis c'est là la question la plus importante et cruciale parce que tout le reste semble en dépendre. Je suis un de ceux qui trouvent difficile d'accepter la définition de «demande réelle» qu'on trouve au paragraphe 3 du résumé du mémoire. M. Sinclair a laissé entendre que plusieurs personnes acceptaient cette définition et il a fait allusion à l'économiste M. Hansen. Je suis prêt à admettre que probablement un grand nombre de gens acceptent en effet cette définition de «demande réelle», mais les définitions s'expliquent en tenant compte des circonstances particulières et d'un contexte donné. Il y a la micro-économie; il y a la macro-économie; il y a l'économie des affaires; il y a l'économie classique et il y a l'économie socialiste et il est probable qu'il se trouve une définition différente de «demande réelle» dans chacun de ces systèmes économiques. Par exemple, je ne crois pas, selon votre définition de «demande réelle», qu'il existerait une demande réelle pour des écoles ou pour l'enlèvement des vidanges et ainsi de suite. Certains services ont des effets cumulatifs et naturellement, je crois que si nous employons votre définition de «demande réelle», il serait très facile de se convaincre qu'on n'a pas besoin du Dominion et aussi probablement qu'on n'a pas besoin d'un grand nombre d'autres services de chemins de fer. Je me demande cependant si le Parlement ou la population accepteraient cette definition de «demande réelle»

dans le but de décider si tel ou tel service de chemins de fer est réellement nécessaire. Vous avez mentionné au paragraphe 2A que vous avez étudié le point suivant: (*a*) l'importance de la «demande réelle» du public pour le service-voyageurs. Et plus loin, au paragraphe 3, vous définissez la «demande réelle» à votre façon—d'une manière qui, à mon avis, va concorder avec ce que vous vouliez faire en pratique. Je crois qu'il y a un très grand nombre de choses dont il faut tenir compte dans la demande réelle et je suis prêt a vous suggérer dès maintenant d'autres définitions de demande réelle dont, à mon avis, la population et peut-être le Parlement auraient peut-être plus intérêt à se servir comme normes afin de décider si oui on non ces services sont réellement nécessaires.

M. SINCLAIR: Je sais qu'à la page 37 de son mémoire, l'honorable ministre des Transports a traité de cette question et que nous avons discuté de la mauvaise répartition des ressources; nous avons aussi parlé du Dr Deutsch et d'un certain nombre d'autres personnes; dans toutes ces discussions, il a été question de cette même idée; si on ne doit pas accepter la définition donnée dans notre mémoire, nous nous retrouvons alors dans la position adoptée par la province du Manitoba et nous passons au concept d'intérêt national et de subsides préconisé par la Commission royale MacPhearson. C'est peut-être là une façon de régler la question. Nous y avons beaucoup songé et je dois admettre que je n'ai pas été du tout surpris de constater la terminologie employée dans le mandat du Comité; si cette idée n'avait pas été reflétée dans le mandat du Comité, j'aurais été très surpris parce que je ne crois pas qu'il aurait été bon pour le Canada de ne pas avoir ce genre de concept pour décider de l'emploi de ressources très importantes—et des ressources telles que la main-d'œuvre et le capital sont certainement rares, nous sommes tous d'accord là-dessus. Elles sont toujours rares au sens économique du mot. Mais je ne crois pas qu'il y ait, comme on l'a souligné, une contradiction. C'est là un mot très difficile à accepter pour quelqu'un dans ma position. Nous avons essayé d'expliquer cela ici, et de l'expliquer complètement et en détail; notre façon de voir a été étudiée à fond et, même si dans sa présentation, il peut vous paraître y avoir des failles ici et là, cela dépend de la manière dont nous vous l'avons présentée, mais je suis sûr qu'elle n'est pas contradictoire.

M. ALLMAND: Je suis prêt à admettre que si nous voulons avoir un service ferroviaire de voyageurs au Canada, quelqu'un devra en défrayer le coût, soit les gens qui utilisent les trains, soit le Pacifique-Canadien de concert avec les voyageurs qui voyagent par train, parce qu'ils ont reçu à un moment ou l'autre d'autre chose en retour—en d'autres mots, disons que la population canadienne ou l'intérêt national vont défrayer le coût de ce service.

M. SINCLAIR: Pour ce qui est de cette troisième possibilité que vous venez d'ajouter aux deux autres déjà mentionnées par l'honorable ministre des Transports et que j'ai citées, je dois avouer que personne ne l'a jamais étudiée sérieusement; la raison en est évidente si vous réfléchissez. Vous soulevez ici une question tout à fait fondamentale qui est la suivante: comment allez-vous de cette façon augmenter la productivité des services de transport, parce que c'est seulement en augmentant cette productivité qu'il sera possible avec ce système de maintenir la croissance économique. Nous avons beaucoup de chance, si je puis avoir l'audace de m'exprimer ainsi, d'avoir dans notre pays des gens qui sont capables d'admettre la nécessité de maintenir une productivité croissante et nous avons aussi la chance de vivre dans le bien-être comme nous le faisons. Je n'en dirai pas plus, si ce n'est pour affirmer que si ces concepts ne sont pas mis en pratique, vous allez mettre en jeu ce bien-être. C'est à ce point fondamental.

M. OLSON: Le contrat de 1880...

M. SINCLAIR: Nous nous sommes, monsieur Olson, acquittés en tous points de nos obligations découlant du contrat de 1880 et nous avons cité les paroles de Sir Lyman Poore Duff en 1932, quand il a traité de cette question. Il y a aussi d'autres personnes qui ont traité de cette question. Je ne crois pas que ce contrat exige que le syndicat, qui est devenu la compagnie du Pacifique-Canadien, fonctionne à l'encontre des meilleurs intérêts du Canada. Si vous gardez en service des trains de passagers, alors qu'il n'y a pas de demande réelle pour ces trains, et que vous prétendez que c'est là ce qu'exigeait le contrat, alors je ne suis pas du tout d'accord avec vous parce que ne ne crois pas du tout que ce soit ce qui est dit dans le contrat. Je ne crois pas que personne ayant lu le contrat l'ait prétendu.

Le PRÉSIDENT: Silence, s'il vous plaît, messieurs.

M. ALLMAND: Je crois qu'il n'y a aucun doute qu'il nous faut décider si au Canada il existe oui ou non une demande réelle pour les services de voyageurs, mais je n'emploierais pas cette définition.

M. SINCLAIR: Est-ce que le Canada devrait mal répartir ses ressources?

M. ALLMAND: Il faut utiliser les ressources du Canada en tenant compte des besoins nationaux et dans l'intérêt national.

M. SINCLAIR: Est-ce que vous allez permettre que les ressources soient mal réparties?

M. ALLMAND: Non, pas du tout.

M. SINCLAIR: D'accord, alors dans ce cas, comment allez-vous faire face seulement à la demande réelle et éliminer le gaspillage économique—et je le répète—ou ne pas en tenir compte sur la base de l'intérêt national.

M. ALLMAND: Il faut aussi établir un système de priorités nationales. Par exemple, nous dépensons tant pour une chose et nous dépensons tant pour une autre. Peut-être est-il important de dépenser une somme d'argent donnée pour les services de transport et pour les services de transport de passagers.

M. SINCLAIR: Alors, il s'agit de décider entre divers moyens de transport et de choisir le moyen le plus viable. Il nous faut faire attention de ne pas permettre à deux choses d'avoir une trop grande influence sur notre jugement ici; l'une de ces choses est notre désir de conserver par sentimentalisme les choses du passé. Il nous faut accepter le changement même s'il se peut que ce soit difficile. C'est là la première chose à laquelle il nous faut faire attention. La seconde est que nous devons obtenir de nos ressources un rendement maximum. Je vous remercie beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock.

M. ROCK: Oui, monsieur le président.

• (5.50 p.m.)

Le PRÉSIDENT: J'ai encore les noms de MM. Rock, Honey, Sherman, Carter, Rapp, Ormiston et Tolmie. Nous allons maintenant donner la parole à M. Rock et ajourner à 6 heures. Si vous n'avez pas fini alors monsieur Rock, vous pourrez continuer à 8 heures.

M. ROCK: Monsieur le président, j'ai un bon nombre de questions à poser et j'aimerais d'abord les énumérer sans demander qu'on y réponde immédiatement. Avant de le faire cependant, j'aimerais en revenir à une déclaration de M. McIntosh au sujet de son parti, dont il a prétendu que les membres étaient de fervents supporteurs du système de la liberté d'entreprise. J'aimerais déclarer qu'il y a plusieurs personnes de ce côté-ci de la Chambre et dans le parti libéral qui sont aussi en faveur du système de la libre entreprise et il y en a peut-être plus dans notre parti que dans le vôtre.

Le PRÉSIDENT: Ne continuons pas cette discussion et passons aux questions voulez-vous?

M. ROCK: J'aimerais aussi discuter par exemple de la Commission des Transports de Montréal qui assure le fonctionnement d'un service d'autobus et qui naturellement assurera aussi le fonctionnement du métro sur l'île de Montréal. Si la Commission encourt un déficit, les municipalités de l'île de Montréal devront le combler. Lorsque le Pacifique-Canadien est en déficit, les actionnaires de la compagnie ne s'en réjouissent certainement pas et je ne crois pas que nous puissions les forcer à accepter ce déficit à moins que nous soyons prêts—nous, les parlementaires—à leur fournir des subsides.

J'aimerais aussi commenter les mots «Dominion» et «Canadien». Au moment où vous avez annoncé publiquement que vous aviez l'intention de mettre fin au service du Dominion, j'ai reçu beaucoup d'appels téléphoniques de gens de mon comté qui s'opposaient au fait que vous abandonniez le service d'un bout à l'autre du pays et le confiiez au Canadien. D'une certaine façon, les gens croyaient que vous cédiez ce service au Canadien-National et, à cause de la façon dont la chose a été présentée dans la presse, je crois que beaucoup de gens pensaient que vous alliez abandonner complètement vos services de passagers d'un bout à l'autre du pays. J'aimerais déclarer ici qu'il m'a fallu leur dire que tel n'était pas le cas et qu'à partir de ce moment, ils n'avaient plus d'objection. En fait, ils croient que le maintien en service du Canadien, qui est un bon train moderne, d'un bout à l'autre du Canada, est une bonne chose pour le Canada. J'aimerais maintenant passer à la page 7, paragraphe 28, de votre résumé bleu, et je cite: «Apparemment, le service de banlieue Montréal-Lakeshore sera maintenu». C'est au sujet de cette déclaration que j'aimerais vous poser des questions, monsieur Crump. Naturellement, vous devez vous rendre compte que je suis le représentant de la région où fonctionne ce service de trains de banlieue.

Je voudrais savoir si le Pacifique-Canadien augmente son service par rapport à l'augmentation des municipalités et de la population de la région. Je crois qu'il y a là une «demande réelle». Je voudrais aussi savoir si vous avez l'intention à l'avenir de faire l'acquisition de trains de banlieue à deux étages pour remplacer le genre de trains que vous avez maintenant. Je crois aussi que vous êtes au courant du fait que toute la partie ouest de l'île de Montréal n'est pas desservie localement par la Commission des Transports de Montréal et que par conséquent, les gens qui habitent les municipalités non desservies par la Commission ont de la difficulté à se rendre aux trains, que ce soit le service de banlieue du Pacifique-Canadien ou celui du Canadien-National au nord qui se rend à la gare Centrale par un tunnel. Puisque le Canadien-National et le Pacifique-Canadien s'occupent du transport des marchandises et des colis—comme l'ont fait Air Canada et vous-mêmes par voie aérienne, et comme vous vous occupez aussi de transport par camions—j'aimerais savoir si vous avez déjà considéré la possibilité...

Le PRÉSIDENT: Nous n'aurons plus quorum. Voulez-vous, s'il vous plaît, rester encore cinq minutes.

M. ROCK: ...d'inaugurer un service de transport par camions pour desservir les banlieues, de façon à suppléer à votre service de trains de banlieue. Vous êtes aussi au courant du fait que le Canadien-National a essayé d'abandonner son service de trains de banlieue sur la rive Nord et de le vendre ou le donner au métro de la Commission des Transports de Montréal. Est-ce que le Pacifique-Canadien serait intéressé à assumer ce service, à y construire de nouvelles voies et à joindre ce service à celui de Lakeshore? Je n'ai pas, bien entendu, un plan des voies du Pacifique-Canadien et du Canadien-National dans la région, mais je suggère cela à tout hasard.

J'aimerais aussi savoir si vous avez étudié le projet préparé par la ville de Montréal il y a un certain nombre d'années—je ne sais pas si c'est il y a 10 ans ou il y a 7 ans—au sujet de l'agrandissement prévu de la région métropolitaine

de Montréal. Il s'agissait je crois, de prévisions pour une période de 25 ans et selon lesquelles la région métropolitaine comprendrait Sherbrooke, Valleyfield, St-Jérôme et peut-être Trois-Rivières. Je crois comprendre que vous avez abandonné il y a quelques années ce service de Valleyfield . . .

M. SINCLAIR: C'était le New-York Central.

M. ROCK: Ah oui, c'était le New-York Central. Dans ce cas, je voudrais aussi savoir s'il existe une demande réelle pour un service de trains de banlieue dans une région où un tel service n'existe pas à présent? En d'autres mots, êtes-vous intéressés à inaugurer un service de trains de banlieue dans des régions où vous croyez qu'il existe une demande réelle pour un tel service. Je vais employer les mots «demande réelle». Avez-vous aussi l'intention de remettre le Dominion en service pendant l'année de notre centenaire? Vous avez aussi fait allusion au fait que les circuits Montréal-Toronto et Montréal-Ottawa avaient été cédés au Canadien-National pour leur exploitation.

M. SINCLAIR: Pas Montréal.

M. ROCK: Pas Montréal?

M. SINCLAIR: Ottawa-Toronto.

M. ROCK: Ottawa-Toronto.

Le PRÉSIDENT: Oui. Il est 6 heures et nous allons ajourner jusqu'à 8 heures.

M. ROCK: Merci monsieur le président.

La séance est levée.

SÉANCE DU SOIR

● (8.00 p.m.)

Le PRÉSIDENT: On a beaucoup fait allusion aujourd'hui au cours des débats, au résumé du mémoire soumis par le Pacifique-Canadien, et je crois que quelqu'un pourrait peut-être proposer que ce résumé soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et aux témoignages d'aujourd'hui. Est-ce que quelqu'un pourrait faire cette proposition?

Proposée par M. Rock, appuyé par M. McIntosh, la proposition est adoptée.

M. Rock a posé les dernières questions. Vous avez fini de questionner M. Sinclair. M. Crump va répondre.

M. CRUMP: Avec votre permission, monsieur Rock, j'aimerais d'abord traiter de la première partie de la série de questions que vous avez posées. Votre première question avait trait, je crois, à l'augmentation du service de trains de banlieue à Lakeshore. Nous avons ajouté des wagons supplémentaires à mesure que la situation l'exigeait, et nous avons modifié nos horaires de façon à accommoder les passagers. Un bon exemple de cela a été, naturellement, le changement à l'heure avancée et aussi l'addition de trains quand la situation l'exigeait pendant la période des vacances.

Je crois que votre seconde question était au sujet des wagons à deux étages. Il y a à peine quelques années, nous avons fait l'acquisition de nouveaux wagons de banlieue pour ce service. A ce moment-là je me suis rendu à Chicago—surtout Chicago parce que cette ville possède le service de trains de banlieue le plus achalandé aux États-Unis, exception faite de Long Island et je ne me suis pas donné la peine de m'y rendre—et j'ai examiné les wagons à deux étages que la Northwestern avait mis en service. Après avoir examiné ces wagons, et compte tenu de la demande à Lakeshore, nous avons construit les wagons spéciaux qui, à mon avis, donnent encore un rendement satisfaisant. Il est tout à fait possible, au rythme où Montréal s'agrandit et se développe—la métropole du Canada, comme le dit Jean Drapeau—qu'à un moment donné, il nous faille étudier la possibilité de mettre en service des wagons à deux étages, mais je ne crois pas que nous en soyons encore rendus là.

Pour ce qui est de votre troisième question relative à un service d'autobus pour amener les voyageurs à la gare, il me semble que nous sommes mieux

qualifiés pour exploiter un service de chemins de fer, un service de grandes lignes, et que des compagnies privées pourraient bien se charger d'exploiter avec profit le service destiné à amener les passagers à la gare. J'aimerais à cet égard vous citer l'exemple des chemins de fer nationaux de la Suisse. Je n'ai pas vérifié depuis un an ou deux. Les chemins de fer nationaux de la Suisse exploitent les lignes principales alors que l'exploitation des services locaux est laissée en grande partie aux soins des compagnies privées.

Il est possible que les chemins de fer suisses aient été en déficit l'année dernière, mais ce sont les seuls qui ne l'aient pas été constamment. Il me semble que ce serait là la meilleure méthode; restons avec les procédés que nous employons pour faire fonctionner le chemin de fer quel que soit le nombre d'arrêts requis.

La quatrième question porte sur la jonction du tunnel. Vous savez qu'il y a plusieurs années, grâce à une entente avec le National-Canadien, nous avons pu desservir le Lakeshore tandis que le National-Canadien utilisait le tunnel qui mène au nord de la Saskatchewan. Mais, à ce stade-ci du développement de Montréal, je crois qu'il est à peu près impossible de joindre nos rails à ceux du National-Canadien au centre de la ville. Je ne sais pas où en sont les négociations entre le National-Canadien et la ville de Montréal en vue de rattacher le tunnel au nouveau réseau du métro qui sera inauguré à la fin de cette année, mais je pense que l'ouverture du métro de Montréal va changer du tout au tout les données de ce problème. Je crois qu'il y avait une ou deux autres questions.

M. SINCLAIR: On vous demandait si le Pacifique-Canadien serait intéressé à desservir une zone non encore exploitée s'il y avait une demande réelle de voyageurs réguliers. En tenant compte de cette hypothèse, nous répondons décidément oui.

On nous demandait aussi si nous avions l'intention de mettre le Dominion en service pendant l'année du Centenaire, en vue de l'Expo.

Je répondrais à cela en disant que nous avons posé ce problème au Conseil qui va l'étudier en fonction de l'évolution de la situation en 1966. Nous étudions toutefois les tendances de la circulation et nous essayons de les évaluer. Il n'y a pas qu'une seule manière d'augmenter le rendement et de remettre le Dominion en fonction. Il se pourrait que ce ne soit que des fluctuations et que nous devrions étudier l'utilisation d'une section seulement de notre train principal ou quelque solution du genre. Je ne crois pas qu'il soit sage d'affirmer maintenant que la seule façon de solutionner ce problème (si le problème doit réellement se poser et cela personne ne le sait) serait de remettre un train en fonction parce que notre programme de mise en marché portera, et porte déjà depuis quelques mois, sur le mot «train», ce qui est, je pense, un facteur essentiel.

M. ROCK: Là-dessus, en d'autres termes et si je comprends bien, vous projetez d'allonger le Canadian?

M. SINCLAIR: C'est une manière de voir. Ainsi, pour des raisons d'exploitation il peut être beaucoup plus facile, pour se conformer à nos habitudes d'opération et pour l'encombrement de nos voies, d'exploiter sur une base de tronçons plutôt que de remettre un train en fonction. Ceci nous forcerait à remplacer les cartes de nos horaires qu'on devrait ensuite annuler, informer les gens de ces changements et tout ce qui s'en suit. Il se pourrait que cela nous soit plus facile, mais ce sont là des choses que nous devons étudier. Tout cela pour vous dire qu'il y a d'autres moyens d'accélérer le rendement en peu de temps sur un tronçon donné que de remettre un train en opération.

M. CRUMP: Puis-je ajouter quelque chose, monsieur Rock, en rapport avec l'Expo '67? Je ne vais pas vous faire un discours. J'arrive d'en faire dans l'Ouest du Canada. Je pense que l'Expo '67 est tellement importante pour le Canada que nous ne pouvons pas risquer que ce soit un fiasco—je parle du point de vue du

Canada tout entier. Déjà plus de 70 pays ont annoncé leur participation et ce sera le plus grand spectacle national qu'on n'ait jamais eu au Canada. Disons simplement que le Pacifique-Canadien fait un effort considérable à l'Expo dans le domaine des pavillons et nous verrons quelles en seront les possibilités, mais l'Expo ne doit pas manquer son coup et le Pacifique-Canadien fera sa part dans ce qu'il sera nécessaire de faire. Comme dit M. Sinclair, la Commission nous a donné l'ordre de conserver tout ce matériel pour l'éprouver; c'est ce que nous ferons, et à mesure que le moment approchera, nous déciderons de ce qui doit être entrepris.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une autre question, monsieur Olson?

M. OLSON: Oui, monsieur Sinclair, pouvons-nous espérer une décision prochaine du Pacifique-Canadien touchant les moyens dont les gens pourront disposer en 1967, alors qu'il y aura un excédent de voyageurs?

M. SINCLAIR: M. Olson sait par l'expérience qu'il a acquise au Pacifique-Canadien que la préparation n'est pas faite aussi longtemps d'avance; je serais très surpris de voir les gens se préparer précisément avant les tout derniers mois. Sans doute, ce ne sera qu'à la toute fin de 1966 qu'ils commenceront à tout mettre en place pour 1967. Une des choses les plus surprenantes qui se produisent aujourd'hui dans les transports, est le peu de temps que les gens ont l'habitude de prendre d'avance pour préparer leurs voyages. Les besoins changent rapidement, et comme le disait M. Crump, nous étudions très attentivement la situation. Nous avons, comme vous savez, certains moyens de connaître les besoins futurs. Le Pacifique-Canadien a un nouvel hôtel, Le Champlain, qui sera ouvert vers la fin de l'année, mais nous avons aussi d'autres moyens de satisfaire les demandes.

M. CRUMP: Il y a un autre point qui est intéressant, et ici j'aimerais pouvoir faire une digression, monsieur Olson, pour une seconde seulement. Depuis plusieurs mois, la direction et les énergies toutes entières de l'Expo, ont surtout visé à obtenir la participation des exposants. Ils ont senti qu'il est encore trop tôt pour solliciter l'intérêt du public, en vue de sa présence à l'Expo, ce qui sera entrepris d'ici la fin de cette année. C'est que s'ils le sollicitent trop tôt, cet intérêt diminuera. Je sais que c'est l'opinion courante à l'Expo.

M. OLSON: N'ont-ils pas une pré-vente très inusitée avec ce qu'ils appellent les passeports?

M. CRUMP: C'est un nouveau procédé de vente qui vous fait économiser beaucoup d'argent.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, avez-vous d'autres questions?

M. ROCK: Oui. J'aimerais seulement connaître votre opinion sur les observations que j'ai faites au sujet de l'impression que donnent aux gens, les mots «Dominion» et «Canadian». Dans ma déclaration du début j'ai dit que plusieurs personnes pensaient que vous aviez complètement abandonné le service et qu'en fait plusieurs grandes villes de l'Ouest n'auraient même plus de service ferroviaire traversant le pays.

• (8.10 p.m.)

M. CRUMP: C'est la première fois, M. Rock, que j'entends cela. C'est peut-être une erreur parfaitement naturelle. Cependant, j'aimerais pouvoir croire que le National-Canadien n'a pas tous les droits sur le mot «Canadian».

Le PRÉSIDENT: M. Honey?

M. HONEY: Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier la délégation du *C.P.R.* pour son rapport d'aujourd'hui. Cela a été très utile au comité, et ce le fut aussi, je pense, au *C.P.R.* qui a pu mettre sa position dans les registres publics, face aux quelques critiques et à la publicité de ces derniers temps.

Monsieur le président, j'aimerais faire une observation et peut-être demander une discussion. Ensuite je poserai ma question et ce sera tout. La voici donc,

monsieur le président. Elle a déjà été faite par les membres du comité MM. Olson et Allmand en particulier, à propos de l'action efficace ou la demande réelle telle qu'elle a été utilisée dans le rapport, soit, demande réelle pour le service-voyageurs. Je n'aime pas que votre définition de demande réelle soit ce que la Chambre des communes imagine quand elle utilise cette expression dans le mandat d'une commission. Votre énoncé dans le troisième alinéa du résumé de votre rapport dit que la ligne de conduite de la compagnie a toujours été et continuera d'être de rencontrer la demande réelle pour satisfaire le voyageur. Il me semble, et je voudrais avoir l'opinion du témoin là-dessus, que ce n'est pas énoncé très clairement, à moins que vous puissiez garantir au comité que votre programme de mise en marché, et j'entends par là le règlement des ventes, etc., transpose effectivement les désirs du public ou les satisfait par l'intermédiaire de services que le public peut obtenir. Voilà la remarque que je voulais faire, je le sais, elle a déjà été formulée, mais je voulais la mettre sur les registres parce que je pense qu'elle est essentielle aux délibérations que le comité tiendra.

M. CRUMP: Il se pourrait bien qu'il y ait une différence d'interprétation sur la demande réelle. En tant qu'administration, voici la nôtre. C'est celle que nous avons explicitée dans notre rapport. Évidemment, si le gouvernement ou la Chambre des communes en a un autre, voilà peut-être un désaccord utile. Nous savons ce que nous savons, forcément. Mais nous croyons assez fermement que la définition que nous avons utilisée est la bonne pour nous parce que nous avons essayé de vendre au public nos trains aussi fort que nous avons pu, et je pense qu'on peut se rendre compte du succès par le Canadian. Comment pouvons-nous nous rendre compte autrement? Comment évaluez-vous la demande réelle?

M. HONEY: Monsieur le président. C'est sans doute la responsabilité de votre compagnie, dans ce mandat, et en vue des commentaires qui ont été dits aujourd'hui par les membres du comité, de satisfaire le comité en le renseignant sur le Dominion et non pas sur le Canadian, et de dire que vous avez fait toutes ces choses que raisonnablement vous deviez faire pour faire connaître les services disponibles sur ce train.

Si vous pouvez nous donner cette preuve, je ne crois pas que nous allons rester trop longtemps en désaccord sur cette question.

M. SINCLAIR: Je voudrais signaler que dans notre rapport nous avons bien fait mention des faits dont nous parlons. Nous avons dit que nous utilisions le Dominion le moins possible, et que nous avons fait une double publicité par tout le Canada. Nous y avons intégré le seul train à dôme d'observation, le seul qui soit utilisé à grande distance, nous avions le seul train à dôme au Canada depuis un bon nombre d'années, et à ce moment, le seul train à dôme qui soit utilisé sur de longues distances. Nous y avons pensé pour le Dominion et nous avons fait porter une grande partie de notre publicité là-dessus. Nous n'avions pas une idée d'ensemble de l'acier inoxydable comme pour le Canadian, mais il n'y avait pas moyen de le faire. Cependant, il est sûr que nous avons tout fait pour le vendre. Nous l'avons associé à Banff et à Lake Louise, nous l'avons associé aux bagages, et depuis 1960, ce qui remonte à six ans, nous n'avons pu exploiter l'ensemble des voitures du Dominion sur la base d'une année entière. Et puis, en 1964, nous avons même perdu l'exploitation que nous menions avec la Pullman Company à travers les États-Unis d'où nous avions tracé un tronçon vers Winnipeg jusqu'à Vancouver. Les statistiques ont montrer, et nous l'avons cité dans notre rapport, une baisse constante. Si vous enlevez la perte de notre trafic que nous avons encouragé et le retranchez du transport d'été, en juillet et en août, il n'y avait quasiment personne dans le train: une moyenne de 36 à 70 personnes par jour.

Il se peut qu'il y ait eu un malentendu à propos de ce que nous avons essayé de faire. La montée fantastique de notre mise en marché a commencé vers 1954-1955 et a progressé à toute allure jusqu'en 1960. C'est à ce moment-là que nous l'avons démontré, et ce rapport montre ce à quoi nous avons dû faire face. Quand nous avons introduit les Tarifs-Épargne, à la fin de 1963, je l'ai déjà expliqué au comité, nous avions des tarifs à perte, et nous ne pouvions les hausser ni faire nos affaires.

Cependant, je pense, et je le disais tantôt à quelqu'un d'autre, qu'il est de notre devoir d'agir ainsi. Nous n'avons besoin d'aucun aiguillon pour le faire. Nous nous basons sur la demande réelle parce qu'elle fournit au service l'occasion de faire de l'argent. Nous n'avons pas encore perdu confiance dans le Pacifique-Canadien nonobstant les difficultés que nous avons dû surmonter. Et nous sommes loin d'avoir perdu confiance dans le Canadian. Nous croyons, et c'est la pensée de M. Crump, que nous ne pouvons pas diviser le trafic transcontinental: nous allons donner au train une plus grande chance de survie en ne le laissant pas rivaliser avec un autre de la même compagnie.

Nous admettons avoir des problèmes avec le système de réserve des places et j'admets que la demande réelle nécessite une mise en marché intelligente et audacieuse. Je voudrais vous faire remarquer, ainsi qu'au comité, une chose. Lorsque, dans les pages de voyages de tous les hebdomadaires de fin de semaine du Canada, nous placions une annonce qui occupait la majeure partie de l'espace réservé aux voyages (et cette annonce pouvait parler de l'un ou l'autre de nos services, avion, train, bateau ou encore de la réservation des billets), nous avons pris la première page en achetant tout cet espace. De plus, nous avons étendu cela à ce que j'appellerais les revues spécialisées, aux revues touristiques et aux publications éducatives. Nous avons essayé, nous avons employé les organes de publicité les plus efficaces et la meilleure présentation, mais tous ces efforts se sont avérés inutiles pour le Canadian comme pour le Dominion. La raison, c'est que par exemple le trajet Toronto-Sudbury se fait très bien en automobile. Les gens savent ce que sont devenues les grandes routes de l'Ontario, si l'on veut un exemple. Ce sont d'excellentes routes. Je sais qu'un des membres de votre comité connaît très bien les produits Ford. On a construit un appareil très ingénieux qui permet de faire jouer un ruban magnétique de longue durée. Ce sont là des facteurs qui jouent sur le choix du public, c'est ainsi que notre marché s'est rétréci, c'est ainsi que les chances de viabilité du Canadian sont moins grandes. Merci beaucoup, monsieur le président.

M. HONEY: Monsieur le président, j'aimerais revenir à une histoire ancienne qui se rapporte à la page 21 de votre rapport. Je fais allusion, monsieur le président, au service Toronto-Montréal et au service Toronto-Ottawa lequel, M. Crump l'a dit plus tôt aujourd'hui, a été repris en main par le National-Canadien, avec le Toronto-Montréal. Je dois dire que la région que je représente est située à l'est de Toronto, dans la zone de Bowmanville-Port Hope. Cette zone a été touchée directement et j'ai reçu plusieurs plaintes de mes électeurs. Quand je dis que c'est une vieille histoire, je fais allusion à la page 21 de votre rapport où vous dites ceci:

> Prétendre que la Compagnie a délibérément détérioré ses trains-voyageurs pour écarter les usagers et supprimer ensuite le service est absolument sans fondement.

Je crois que le service en commun s'est interrompu le 31 octobre et que c'est un jour de février que le *C.N.R.* a repris le service. Il me semble, en étudiant les agissements de votre compagnie et ceux du *C.N.R.*, et vous pouvez vouloir répartir les torts, que le *C.P.R.* est le principal responsable de cet état de choses qui semblait ne tenir aucun compte de presque tous les droits et les commodités de tous ceux qui, dans cette région, de Toronto à Brockville, auraient voulu aller à Ottawa. Je fais une exception pour votre autorail Toronto-Peterborough. Mais les gens qui habitent le long du lac devaient prendre le train du *C.N.R.* à Toronto ou Oshawa, Port Hope, Cobourg, ou l'une des villes s'échelonnant jusqu'à Brockville, Alors, selon l'entente commune, vous vous en souviendrez, ils prenaient un autorail après avoir correspondu par embarcadère, et partaient pour Ottawa.

Si je me trompe vous me reprendrez, mais voici ce qu'on m'a dit. Votre autorail quittait Brockville environ huit ou douze minutes avant que le train du *C.N.R.* n'arrive en gare. Il me semble que l'heure de départ de votre train de Brockville ne permettait pas aux personnes qui habitent cette région d'aller à Ottawa en train à moins qu'elles ne restent douze heures à Brockville, ou à peu près, pour attendre le prochain train.

• (8.30 p.m.)

Quelqu'un m'a dit (et je ne le sais que parce qu'on me l'a dit, vous saurez si c'est exact ou non) qu'une fois, votre autorail a quitté Brockville cinq minutes avant que celui du *C.N.R.* n'entre en gare, avec un ou deux passagers à bord. Il y avait plusieurs usagers du *C.N.R.* qui auraient utilisé cette correspondance si elle avait été disponible, mais votre train était parti en avance et en fait, l'horaire montrait qu'il allait en avance. Je vous ai raconté cela parce que ça indique bien, s'il y a matière à cela, et le je crois, une insouciance grave de la part de votre compagnie ou du *C.N.R.* ou des deux compagnies, envers les gens qui voulaient utiliser la ligne Toronto-Ottawa à ce moment-la. Heureusement que le problème est résolu et que le *C.N.R.* a repris en main cette ligne.

M. SINCLAIR: De prime abord, je voudrais dire que nos horaires ont été établis avant que ceux du *C.N.R.* ne soient rendus publics, et si ce problème de correspondance n'a pas été résolu, je suis certain qu'il l'aurait été. C'était un problème fondamental pour nous. Quand nous avons établi les horaires pour la première fois, nous nous étions arrêtés à Smiths Falls, et ensuite seulement nous avons continué jusqu'à Brockville. Quand nous avons commencé à desservir cette zone, nous n'allions pas entre Smiths Falls et Brockville. Nous étions prêts à donner au Canadien National le droit d'utiliser nos voies entre Brockville et Smiths Falls où nous aurions pu nous entendre pour correspondre.

Vous savez peut-être qu'une partie des négociations que nous avons eues avec le National Canadien, sous le patronage de la Commission, en vue de la remise du service au N.C., a abouti à l'octroi des droits sur nos voies ferrées entre Brockville et Smiths Falls, et cela compte toujours. J'admets que cela a pris beaucoup plus de temps que nous l'escomptions, mais c'est parce que ces négociations poursuivaient leur cours (et si on y réfléchit aujourd'hui c'était peut-être une faute), et ce qu'il était convenu de faire entre nous, les deux chemins de fer, plutôt que de suggérer ceci ou cela, était de ne rien dire. Nous espérions seulement résoudre ce problème. Forcément plusieurs des situations que vous mentionnez, se sont présentées, et j'admets, bien sûr, que ce n'était

pas bon. Toutefois, quand vous prévoyez la manière dont vous allez mener une affaire, vous espérez que le lendemain, le surlendemain ou la semaine suivante ce sera réglé et que cette affaire ne se prolongera pas comme effectivement elle se prolonge. Vous ne devez pas oublier que le Canadien Pacifique était le plus réticent à ne pas assurer la liaison entre les deux plus grandes villes et entre la capitale et Toronto. Toutefois, je crois que la demande est viable dans cette région, mais seulement avec un train, et non pas répartie sur deux trains. Je sais que des deux trains du *C.N.R.* l'un était plein, et l'autre, à peu près vide. Malheureusement, nous avions une correspondance par embarcadère au lieu d'une correspondance par raccordement des wagons, mais si nous avions continué le service, nous l'aurions fait en attachant des wagons supplémentaires. Tout cela se passait pendant les deux ou trois mois où nous agissions séparément, et je peux comprendre quand vous dites que plusieurs personnes en sont arrivées à la conclusion à laquelle elles sont venues. Il semble que dans leurs négociations, le Pacifique Canadien et le *C.N.R.* aient eu de sérieuses difficultés. nous étions tous deux dans une situation difficile.

M. HONEY: Une dernière question. Seriez-vous d'accord avec moi pour dire que pendant que vous étiez en pourparlers, il aurait été plus raisonnable de réajuster les horaires de cinq à huit minutes ou du temps nécessaire, pour satisfaire un plus grand nombre de passagers.

M. SINCLAIR: Avec le recul c'est peut-être l'impression qu'on peut avoir. Mais je dis: Vous, vous êtes le National Canadien, ajustez vos horaires et accordez-les avec les miens. Je travaille dans ce sens. Je ne veux pas retarder mon horaire depuis Montréal et je ne veux pas non plus déplacer mes correspondances. Faites ce que je vous demande. Et vous répondez: Non, je ne suis pas intéressé, c'est votre affaire. Et vous vous renvoyez la balle comme ça, indéfiniment.

M. HONEY: Si vous faisiez fonctionner un autorail sur la ligne Brockville-Ottawa, (et je reconnais) . . .

M. SINCLAIR: Et s'il ne voulait pas aller au-delà de Smiths Falls?

M. HONEY: Dans les deux derniers mois dont vous parliez?

M. SINCLAIR: Oui.

M. HONEY: Mais en maintenant un autorail entre Brockville et Ottawa (et ici je reconnais mon ignorance du fonctionnement d'un service de chemin de fer), il me semble qu'il aurait été beaucoup plus raisonnable de la part du *C.P.R.* d'ajuster ce service relativement peu important en somme, si on le compare à la principale ligne de service du *C.N.R.*

M. SINCLAIR: En fait non. Parce que la correspondance était importante à Smiths Falls pour les gens qui y étaient venus à bord de notre train et que tout retard allait nécessairement prendre un grand nombre de passagers venant du principal service d'Ottawa, et qui se tenaient autour de Smiths Falls pour attendre la correspondance pour Brockville.

M. HONEY: C'est une affaire de dix minutes.

M. SINCLAIR: Oui c'est une affaire de dix minutes, mais je vous ferai remarquer qu'on ne peut pas faire de correspondances dans un tel laps de temps. Vous devez avoir au moins dix ou quinze minutes de jeu. Mais ce dont vous parlez ici est une question de vingt à trente minutes au moins que vous ajoutez à l'encombrement de la circulation. Tout cela pour satisfaire un groupe imposant certes à Port Hope, mais qui ne se compare pas à celui qui se dirige de Toronto à Ottawa.

M. HONEY: Il y en aurait eu beaucoup plus si vous aviez desservi en fait cette ligne. Mon argument choc est que vous n'avez pas d'usagers quand vous ne leur offrez pas un service qu'ils pourraient utiliser.

M. SINCLAIR: Mais je soutiens, sauf votre respect, que le gros de la circulation roule sur la ligne Toronto-Ottawa et non sur Port Credit-Ottawa. Il n'y a pas de doute qu'il y aurait eu plus de passagers. Je suis d'accord avec vous sur le fait que ça n'a pas été bien arrangé.

M. HONEY: Merci. Je pense que nous sommes d'accord. Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

M. SHERMAN: Monsieur Sinclair, j'aimerais me joindre à d'autres membres du comité pour vous remercier vous et vos collègues d'abord d'être venus ici aujourd'hui, et pour votre aide.

Je dirais tout d'abord que je suis dans l'entrepride privée et que je vois bien l'inutilité d'investir de l'argent sonnant dans un mauvais investissement. Je ne crois pas qu'il faille retenir une affaire perdante, et je pense que le *C.P.R.* avait des raisons d'abandonner le Dominion. A ce sujet, je ne suis pas entièrement convaincu de la logique de ces raisons, et je suis sûr que les gens de l'Ouest ne le sont pas. Bien sûr, j'admets et je crois que vous aviez vos raisons.

M. Sinclair a insisté assez longuement aujourd'hui sur l'importance de la mise en marché: mise en marché du Canadian et des services. Si vous me permettez cette prétention, monsieur, je vous confierais que vous avez sans doute encore du travail pour faire accepter votre raisonnement aux gens de l'Ouest, et leur faire admettre que l'abandon du Dominion est dans les intérêts de l'Ouest et dans ceux du pays, parce que je pense que je puis le dire, venant de Winnipeg, les gens de l'Ouest doutent fort de la validité de cet argument. C'est peut-être le travail de votre département des relations extérieures, je n'en suis pas sûr. Mais l'argument n'est pas entré avec succès dans le public.

• (8.30 p.m.)

M. Crump dit, par exemple, en accord avec votre rapport, que le *C.P.R.* n'a pas délibérément fait diminuer le nombre des usagers par son service des chemins de fer. M. Crump a dit que vous n'avez enlevé de wagons que là où la demande réelle avait disparu. Je ne pense pas que le peuple de l'Ouest soit généralement du même avis. Je pense que c'est en contradiction avec l'opinion générale qui soutient que le service a peut-être été diminué avant que la clientèle ne disparaisse. Voilà qui est peut-être faux, messieurs, mais nous avons été francs dans cette salle et je pense que c'est une question de savoir ce qui vient en premier de la poule ou de l'œuf, de la disparition du service ou de la disparition de la clientèle.

Manifestement, M. Sinclair a un faible et une sorte d'amour pour l'histoire et, étant moi-même quelquefois historien, je comprends sa vision du rôle que le C.P.R. joue et a joué dans l'unité canadienne. Je me demande cependant si la *Canadian Pacific Railway Company* pense que son travail, sa responsabilité dans notre travail national de construction du pays n'est pas plus terminée que mon travail ou le travail de n'importe qui dans cette salle, ou celui de tout le monde dans le pays. Je viens d'une compagnie privée de radio comme le savent sans doute les membres de ce comité, mais je trouve que l'existence et le rôle de la Société Radio-Canada sont nécessaires. Je ne voudrais pas vivre dans un Canada qui n'aurait pas Radio-Canada. Pourtant, Radio-Canada n'est pas ce qu'on pourrait appeler une affaire qui rapporte, mais elle a joué un rôle énorme

en formant et unifiant l'être du Canadien en autant qu'il a été formé à ce stade-ci de notre histoire. Il en est de même pour la *Canadian Pacific Railway Company*. Je n'ai jamais cru un instant que sa tâche était achevée ou que, à l'exemple d'une compagnie privée, l'idée du profit était son seul souci.

Je crois monsieur Sinclair que, lorsque vous faites allusion au sud de l'Alberta ou à certaines régions de l'Alberta, comme vous l'avez fait à l'occasion dans vos discussions et dans votre discours concis et tranchant d'aujourd'hui, vous prenez la terre d'abondance au Canada dans les années 60. Nous savons tous combien prospère est le sud de l'Alberta et l'Alberta en général.

L'exemple de la situation économique de l'Alberta n'est pas nécessairement valable pour la région du pays d'où je viens. Au Manitoba, particulièrement dans l'ouest du Manitoba et jusqu'à un certain point, en Saskatchewan, nous nous battons pour occuper notre place dans le domaine du transport au Canada ainsi que dans l'économie du pays. Je me demande si dans votre étude du problème (et ici je demande à être renseigné), vous avez examiné dans le détail ce que peut entraîner la disparition de ce service, et les répercussions possibles qui affecteraient l'économie de villes comme Brandon, Swift Current, et certaines autres villes de cette importance, situées dans les Prairies. Je ne m'inquiète pas de Calgary qui se débrouille très bien. Winnipeg, Brandon et quelques autres endroits dans l'Ouest ne se portent pas aussi bien et nous nous fions à ce nerf et à cette artère du transport pour nous soutenir dans cette lutte pour obtenir une place sous le soleil de l'économie du pays.

Je suis préoccupé aussi par une ou deux requêtes contenues dans la requête de soumission présentée aux Membres de la Commission du Transport en octobre 1965 par la Fraternité des Mécaniciens de locomotives et signée par M. J. F. Walter, Assistant Mécanicien en chef. En parcourant le texte, je remarque en page 6, et j'aimerais avec votre permission citer un passage du texte de la Fraternité qui dit:

> Pendant les années où le Canadian a été en service, il est devenu un train de réputation mondiale. Un tel niveau de qualité n'a pas été atteint en exploitant régionalement un transcontinental. Son degré d'excellence n'a été maintenu que par la préparation d'un horaire destiné à donner de bonnes conditions de voyage en maintenant une vitesse égale à travers le pays, par l'élimination des arrêts inutiles et l'exactitude des départs et arrivées. Les hommes que je représente . . .

C'est toujours M. Walter qui parle . . .

> . . . me disent qu'il n'est pas possible de maintenir ce degré d'excellence du Canadian de naguère et de s'acquitter du travail supplémentaire exigé par le retrait du Dominion. On craint en général que le Canadian perde la qualité de son service à un point tel que le public vienne à ne plus préférer ce train à un autre, et qu'ainsi tout soit perdu. Car il n'y a pas si longtemps, le Dominion ne faisait pas de transport local et le retrait de plusieurs trains locaux a contribué à la désaffection de ce service.

Voyez-vous, messieurs, cette controverse, justifiée ou non, me préoccupe dans une certaine mesure, et je m'en remets à vos observations pour ce qui est de me persuader quant à la place qu'il conviendrait de lui attribuer. Ce genre de controverse me tracasse, ainsi que l'unanimité d'opinion des personnes avec qui je me suis entretenu dans l'Ouest, lesquelles répètent avoir essuyé maintes rebuffades, déconvenues et contrariétés chaque fois qu'elles ont voulu prendre le «Dominion» ces dernières années.

En terminant, pour revenir à mon point de départ (et je me rends compte que je ne pose pas vraiment une question et je voudrais que vous le commentiez comme vous le voulez), je crois que le raisonnement utilisé pour éliminer ce service doit être, pour utiliser vos propres mots, monsieur Sinclair, mieux lancé dans le public si vous voulez que je vous appuie dans ma circonscription électorale et que d'autres vous appuient dans leurs circonscriptions, dans le programme qui est en train de se réaliser. Je vous remercie de votre attention.

M. CRUMP: Monsieur le président, j'aimerais répondre à M. Sherman.

Premièrement, il se peut que vous ayez raison dans la dernière constatation que vous avez faite. Je l'admets volontiers.

Je crois que nous sommes tous fiers au Pacifique-Canadien du rôle qu'il a joué dans le passé. Au début, vous savez, c'était le seul corps de son genre constitué dans l'Ouest. Lorsque nous avons commencé à nous diriger vers l'Ouest, le capitaine Butler a été envoyé par la petite province du Manitoba, tout de suite après la Confédération, pour explorer les terres inconnues à l'ouest du Manitoba. Vous avez sans doute pu voir son livre *The Great Love Land*. A mon sens, cela décrit le Canada de l'Ouest, à l'ouest de Fort Garry, en 1875, ou dans ces années-là. Mais pas un seul instant nous ne voulons nous reposer sur nos lauriers. L'histoire est bonne et découvre un chemin vers l'avenir, mais elle ne montre pas nécessairement la seule voie vers le futur.

Je pense que le Pacifique-Canadien depuis 1881 a été le plus grand contribuable du Canada (je parle des 80 dernières années) et je suis fier de le dire.

M. ORLIKOW: Après Winnipeg.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Orlikow, je vous prie de ne pas nous entraîner tout de suite dans une querelle de ce genre.

M. CRUMP: Le Pacifique-Canadien a été le plus grand contribuable du Canada. Peut-être plus aujourd'hui, mais il l'a été pendant les 80 dernières années, sans aucun doute. Et nous sommes fiers de cela parce que c'est une contribution au progrès de notre pays.

J'espère que nous pourrons jouer un rôle important dans le Canada futur, ce qui est la véritable question qui doit être posée. Évidemment, aujourd'hui, nous ne pouvons jouer un rôle aussi important que par le passé, dans le développement dont le Canada est témoin. Mais toujours, nous avons essayé d'être un bon citoyen canadien, et j'espère que nous le serons toujours.

Pour ce qui est de la mise en marche de l'idée, j'admets que vous ayez raison.

• (8.40 p.m.)

M. SINCLAIR: Je pense que cela laisse de côté une partie de ce qui a été dit, monsieur le président, dont nous ne nous sommes pas occupé. M. Crump ne s'est pas occupé de ce que M. Walter a dit.

M. CRUMP: Laissez-moi m'occuper de cela.

M. SINCLAIR: J'ai bien pensé qu'il ne voudrait pas me laisser cela.

M. CRUMP: Je l'ai oublié, veuillez m'excuser.

M. SHERMAN: Il a passé sa vie à l'ombre des locomotives.

M. CRUMP: Je dois dire aussi que lorsque nos trains roulaient, pendant la dernière moitié des années 30 et le début des années 40, de Winnipeg à Regina et de Brandon par Neudorf à Regina, je peux témoigner personnellement que la clientèle sur certains était plutôt mince.

Avant d'en arriver aux remarques de M. Walter, j'aimerais attirer votre attention sur les deux sens qu'on peut attribuer au mot détériorer. C'est pour moi, comme je l'ai dit ce matin, ce qu'un grand nombre de compagnies de chemins de fer américains ont fait. C'est négliger l'entretien, le service, et mettre en circulation des wagons malpropres. Ce n'est pas ce que nous avons fait, et ce n'est pas ce que nous voulons faire.

Mais peut-être, si vous y faites allusion dans le sens que, lorsque la demande baisse pour un train donné, nous commençons à réduire le nombre des wagons, alors là, c'est différent. Nous avons essayé d'accorder le nombre des wagons de ces trains avec la demande que nous recevions. Si vous entendez par ce mot le fait d'enlever des wagons, alors oui, nous l'avons fait. Mais ce n'est pas le sens que je donne à ce terme.

Quant au rapport que vous avez mentionné, il semble que je sois au courant de pas mal de choses sur lui, puisque, je pense, j'ai été le responsable de la création des premiers horaires du Canadian, et j'ai fait à son bord son premier voyage à travers le pays, et depuis, plusieurs autres. Les arrêts que j'ai ajoutés ne sont pas très nombreux. Nous avons ajouté une heure ou une heure 10 minutes, ce qui donne à peu près 71 ou 72 heures pour traverser le continent. Je n'ai cependant aucune crainte, et cela après avoir parcouru des centaines de milliers de milles par train au Canada et ailleurs, et je n'ai donc aucune crainte pour ce qui est du maintien des horaires.

M. SHERMAN: Je n'ai pas d'autres questions, monsieur le président. J'apprécie la réponse fournie à la suite de mon commentaire.

Le PRÉSIDENT: M. Carter?

M. CARTER: Monsieur le président, il est évident, d'après ce qui a été dit jusqu'ici aujourd'hui, que le nœud du problème tourne autour de l'idée et de la définition de la demande réelle. Jusqu'à maintenant, nous en avons parlé dans des termes plutôt vagues. On nous a dit que la demande réelle pour le Dominion est telle que son service doit être interrompu. Pendant ce temps, la situation est telle que le service du Canadian peut se poursuivre. Est-ce que cela veut dire qu'actuellement, il y a une demande réelle pour le Canadian comparativement au Dominion, ou bien qu'il n'y a pas plus de demande réelle pour le Canadian?

M. SINCLAIR: A cela, monsieur Carter, je répondrai que pour le moment le Canadian est déficitaire. Nous n'avons pas, et cela je le souligne, abandonné tout espoir de rendre ce service rentable. Comment allons-nous y parvenir? Cela pourrait nécessiter des ajustements tarifaires et certaines choses autres que celles qui sont actuellement en vigueur sur le train.

Comme je le disais plus tôt, la clientèle qui utilisera nos trains n'est pas complètement disparue. Le marché se rétrécit, mais malgré tout nous avons bon espoir. Si nous ne ne pouvons le rendre rentable, à ce moment, je pense, si je peux m'exprimer ainsi, comme disait le Premier ministre Duff Robblin, et nous le citons, nous sommes contre les recommandations du rapport MacPherson. Le Pacifique-Canadien pense, M. Crump pense et je pense (et je suis sûr que les gens du bureau et plusieurs de nos employés pensent de même), que le train dont il est question fonctionne dans l'intérêt du pays. Je veux dire qu'il n'y a certainement pas de demande réelle pour deux trains transcontinentaux sur nos lignes, assurément pas. Et il n'y a aucune possibilité de la développer ou de la stimuler. Mais nous croyons d'autre part qu'il est possible de s'en tirer avec un seul train. Et si cela s'avérait impossible, nous devrions envisager un problème différent.

M. HORNER: Le pourcentage de places occupées à bord du Canadian...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner, voudriez-vous laisser la parole à M. Sinclair?

M. HORNER: Sur ce même sujet, je pense qu'il pourrait nous laisser juge. La demande serait beaucoup plus clairement définie s'il nous donnait le pourcentage d'occupation en hiver et en été du *Canadian*. C'est tout ce que je demande, c'est une simple question.

M. CARTER: J'allais poser la même question, mais différemment. Nous avons parlé de la demande réelle. Ou bien vous l'avez ou bien vous ne l'avez pas. Ce que je voudrais que vous me donniez s'il est possible de le donner, peut-être est-ce impossible de le donner en chiffres, c'est de combien le *Canadian* et le *Dominion* sont-ils chacun de leur côté, en dessous de la damende réelle. Est-il possible de traduire cela en pourcentage?

M. SINCLAIR: Il n'y a pas de doute là-dessus. Je l'ai dit le *Dominion* n'a pas eu de demande réelle pour un service transcontinental depuis 1960; aussi n'a-t-il pas été manœuvré dans ce sens. On l'a employé seulement en été et seulement pour absorber le trafic qui venait des États-Unis.

Vous avez entendu ce qu'a dit M. Fawcett au comité cet après-midi. Il a dit que comme opérateur sur un autre train, ce que nous avions dit au comité s'accordait avec ses propres expériences; que les changements détournaient des trains ce type de circulation. Tous ces facteurs jouent ici. Il ne fait aucun doute que le *Canadian*, si on le prend maintenant en 1965 nous a fait subir des pertes très substantielles. Mais le train marche en ce moment avec un grand nombre de places vides.

M. HORNER (*Acadia*): Quel pourcentage?

M. SINCLAIR: Une seconde, puis-je terminer ce que je veux dire?

Nous avons fait marcher le *Canadian* comme un train complet, 365 jours par année. Nous ne l'avons pas fait avec le *Dominion* pendant cinq ans et demi et avec des prix de niveau comme je l'ai dit plus tôt, et je le répète, que du prix de niveau, vous ne pourriez même pas amener le *Canadian* au point de rupture d'occupation de cent pour cent, 365 jours par année.

Ce qui veut dire que vous devez ajuster vos prix ou vous devez maintenir le bon fonctionnement du train.

Je crois qu'il y a une partie du public qui serait prête à payer plus qu'elle ne le fait maintenant. Nous avons tenté l'expérience d'une baisse anormale de nos prix, par nos *Faresavers*. Cette expérience a échoué d'une façon probante. Par conséquent, nous devons partir de cette expérience pour aller de l'avant pour ramener ce train dans une position rentable. Et je le redis, si cela échoue, nous devrons faire face à un autre problème.

M. CARTER: En page 15 de votre rapport principal vous donnez un tableau de la chute de vos déficits. Le déficit total se chiffre à 23 millions. S'agit-il de celui des deux trains?

M. SINCLAIR: Non, c'est le déficit de tous les services de voyageurs du Pacifique-Canadien tout entier.

M. CARTER: Ce qui comprend les lignes secondaires et tout?

M. SINCLAIR: Tout.

M. CARTER: Avez-vous un tableau semblable pour le *Canadian* et le *Dominion*?

M. SINCLAIR: Notre service transcontinental, cela a été calculé, compte pour environ trois quarts de ce 23 millions de dollars.

M. CARTER: Ce serait pour le *Dominion* et le *Canadian* à la fois?

● (8.50 p.m.)

M. SINCLAIR: Oui monsieur, ce sont les chiffres de 1964. C'est bien trois quarts de 26 millions.

M. CARTER: Oui, mais vous ne savez pas combien sur cette somme a été perdu par le *Canadian*?

M. SINCLAIR: Nous avons dit en 1964 que les pertes sur le *Dominion* s'approchaient de $10 millions, trois quarts de $26 millions font $9 millions.

M. CARTER: $9 millions.

M. SINCLAIR: Ce tableau reproduit les conditions de 1964, nous avons obtenu depuis quelques trafics sur le *Canadian* qui aident ce train. Après avoir lu ce qui s'est passé à Winnipeg, l'autre jour, je ne sais pas si je devrais le dire, mais nous brassons de bonnes affaires sur le *Canadian* et elles aident beaucoup ce train. Nous transportons aussi du courrier, ce que nous n'avions jamais fait auparavant sur ce train.

M. CARTER: Est-ce un nouveau trafic?

M. SINCLAIR: Oui, un nouveau. A moins que nous ne fassions une étude particulière, monsieur Carter, je ne pourrais pas vous répondre. Et nous ne faisons pas ces études à moins que nous ne soyons en train d'examiner une demande de suppression, et M. Crump a bien dit que nous ne songions pas, au Pacifique-Canadien, à supprimer le Canadian.

M. CARTER: L'idée est donc que, si vous supprimez le *Dominion*, vous allez, dans une certaine mesure, élargir la demande réelle pour l'autre train.

M. SINCLAIR: C'est exact.

M. CARTER: Pourtant vous n'avez fait aucune enquête précise afin d'avoir un tableau précis là-dessus.

M. SINCLAIR: Bien sûr, monsieur Carter, puisque dans une enquête précise, la preuve de la valeur d'un pudding, c'est qu'on le mange. Vous pouvez étudier les tendances, vous pouvez étudier différentes choses, et nous pensons que certains signes nous sont un peu plus favorables aujourd'hui qu'ils ne l'ont jamais été pour ce train. Et alors, tout à coup, ça part. Je pense que l'hiver dans l'Ouest, cette année, a nui au *Canadian*. Je ne pense pas qu'il y ait eu autant de voyageurs cet hiver qu'il peut y en avoir lors d'un hiver plus clément. Ce n'est pas qu'il y ait eu tellement de neige, mais il a fait très froid.

M. CARTER: Prévoyez-vous que les chiffres en 1966 monteront plus haut que $23.9 millions?

M. SINCLAIR: Monsieur, je vois que les chiffres ne montreraient qu'à cause de ceci: nous devons faire face aux prix croissants du matériel et aussi aux demandes exceptionnellement élevées du personnel. Je ne pourrais pas répondre à votre question avant que ces deux problèmes ne soient résolus.

M. CARTER: Je veux bien accepter l'idée que vous avez suggérée dans la définition de demande réelle. Je veux bien l'accepter mais il ne m'est pas facile de la concilier avec ce que vous appelez l'intérêt national puisque vous fondez vos arguments en faveur de l'élimination du *Dominion* en disant qu'il n'est pas dans l'intérêt national d'investir 60 millions par année, ou 600 millions, répartis sur une période de dix ans, dans cette aventure. Mais à partir de quel moment jugerez-vous qu'il n'est plus dans l'intérêt du pays de faire fonctionner le *Canadian*? Il doit y avoir un certain palier quelque part.

Même si le matériel dure de 10 à 20 ans, vous rognerez vos immobilisations si vous n'obtenez pas les mouvements requis. J'imagine que je devrais prétendre que la productivité d'un tel placement devrait fléchir au point où ce ne serait plus dans l'intérêt de la nation d'exploiter le service du *Canadian*, si l'on doit pousser à sa conclusion logique le raisonnement.

M. SINCLAIR: Je m'excuse, monsieur Carter, c'est ma faute. Je m'exprime mal si j'ai pu vous porter à raisonner ainsi. Voici ce dont il s'agit: le train ne serait-il pas viable économiquement que ce serait dans l'intérêt de la nation de le supprimer. Toutefois, lorsqu'il s'agirait de le ravir à une région qui serait ainsi privée de moyens de transports, la règle ne serait plus la même. Mais tel n'est pas le cas. En serait-il ainsi que l'intérêt national primerait. C'est ce qu'a prétendu M. Roblin et c'est ce qu'a prétendu la Commission royale. Alors, le gouvernement de la nation doit s'en mêler. Mais c'est un autre aspect de l'intérêt national que peut provoquer la répartition économique des ressources. Prenons, par exemple, le chemin de fer Québec North Shore and Labrador, pour éviter toute complication. Prétendons, même si c'est faux, qu'un tel chemin de fer n'est pas viable, que les trains de minerais allant de Schefferville et Wabush à Sept-Îles ne sont pas rentables. Alors pour que le minerai s'achemine vers les marchés, il faudrait que quelqu'un s'y intéresse et que se continue l'exploitation du chemin de fer au moyen de subventions.

M. CARTER: Je le comprends. Mais une telle décision ne relèverait pas de la direction du National-Canadien. Je me place du seul point de vue de la direction.

M. SINCLAIR: Du point de vue de la direction, je l'ai souligné, si vous vous en remettez aux idées du Manitoba, à celles qu'a exprimées la Commission MacPherson, et lorsque de telles idées deviendraient dispositions législatives comme le propose le bill C-120, alors le problème trouverait lui-même sa solution.

M. CARTER: L'autre problème que je note,—et que d'autres également remarquent aussi,—concerne la «demande réelle», que l'on peut définir ainsi: celle que réclame la population en exigeant un service qu'on peut lui procurer, à un prix qui lui convient et qui permette de recouvrer les frais d'exploitation. Le coût du service à procurer entre sérieusement en ligne de compte. Je crois que je ne peux saisir tous les éléments d'une exploitation aussi complexe faite de mouvements de marchandises, de l'exploitation du *Dominion*, du *Canadian*, des embranchements et du transport du courrier, entre autres. Pouvez-vous répartir de telles dépenses à un train en particulier?

M. SINCLAIR: Et le faire?

M. CARTER: Oui.

M. SINCLAIR: Je ne crois pas que ce soit aussi compliqué, surtout depuis l'uniformisation des taux applicables aux chemins de fer du Canada en 1956. Aux termes d'une telle classification, les comptes se vérifient d'une façon déterminée et les frais encourus par tel ou tel service sont inscrits séparément dans les livres de la compagnie, à titre de calculs primaires. C'est chose facile de déterminer le prix du combustible d'un train particulier. C'est facile de déterminer les salaires de l'équipage servant à l'exploitation d'un train. Les frais

conjoints compliquent l'opération, surtout à l'égard de choses dont nous avons parlé antérieurement, nommément l'entretien de la voie. On a eu l'habitude de recourir à des décisions arbitraires et l'on a prétendu que nos formules «de génie» étaient des décisions arbitraires. Puis la technique de l'analyse, dont nous avons parlé, est entrée en vigueur et elle a évolué dans la comptabilité des chemins de fer au cours des derniers dix ans.

Vous excuserez ce plaidoyer *pro domo sua*, mais le Pacifique-Canadien a tracé la voie dans l'institution d'une telle technique puisque nous détenons une place d'honneur parmi ceux qui l'ont précisée. Je ne prétends pas que nous l'avons rendue parfaite puisque nous en apprenons encore. Mais nous pouvons la perfectionner et y recourir en toute confiance. Tous ceux qui ont travaillé à une telle tâche s'accordent à dire,—sans que l'un d'eux, à mon avis, n'ait exprimé le contraire,—que le recours à une analyse régressive quant aux dépenses conjointes ne convient pas et ne donne pas des chiffres auxquels on peut recourir en toute confiance. On n'arrive pas à des calculs exacts.

• (9.00 p.m.)

M. CARTER: Plusieurs autres facteurs entrent en ligne de compte puisque d'un autre côté, il faut rendre service à une population qui va s'accroissant. N'avez-vous pas conservé, en raison de cette augmentation de la population, la même incidence dans le transport des passagers, au temps où vous avez interrompu le service?

M. SINCLAIR: Oh! non, le nombre des passagers fléchit. J'aimerais vous faire part, M. Carter, que ma famille est jeune et que les amis de mes enfants le sont aussi. Or lorsqu'ils viennent jouer chez moi et qu'ils parlent de transports, je n'en connais aucun qui pense aux chemins de fer. Ils pensent surtout aux avions et aux autos. Des milliers d'enfants au Canada ne peuvent penser à prendre le train. En voici un exemple. Je connais des gens qui quittent le quartier des affaires d'Ottawa pour se rendre au quartier des affaires de Montréal, à la même heure que le train. Je vous défie de pouvoir quitter un tel endroit, vous rendre à l'aéroport et prendre l'avion pour Montréal, arriver à Dorval et vous rendre en ville dans le même temps que vous y mettriez pour vous rendre à pied à la gare. Malgré tout, les voyageurs prennent l'avion puisqu'on les a induits à le faire et qu'ils en sont devenus des adeptes invétérés.

M. HORNER (*Acadia*): Mais il arrive que vous ne puissiez obtenir une réservation à bord de plusieurs trains.

M. SINCLAIR: Je vais essayer de vous répondre, monsieur Carter.

Le PRÉSIDENT: J'espère, monsieur Carter, que vous aurez bientôt terminé votre interrogatoire. Onze autres personnes sont ici présentes. Je ne veux pas vous arrêter, mais je voudrais bien que les autres puissent aussi poser des questions.

M. CARTER: Fort bien, je ne poursuivrai plus mon interrogatoire. Mais je voudrais relever toutefois l'objet de la demande réelle, problème utile mais nébuleux et qui comporte plusieurs éléments: des gens, une population en croissance, des frais généraux, des frais variables, des horaires et toutes sortes d'autres choses. Il semble impossible d'atteindre à cet égard une certaine précision. Je suis disposé à reconnaître le bien fondé de vos observations, mais

quant à les vérifier, je crois qu'il convient mieux de le faire soi-même puisque l'on peut prouver nos propres avancés au moyen de nos propres chiffres.

Je vais en conséquence tenter d'établir ma propre formule.

M. SINCLAIR: Je ne crois pas, monsieur Carter, que le problème soit si peu compliqué. J'ai fait allusion à une formule relative au génie, formule fort connue. C'est la formule «Jaeger», à laquelle on s'est opposé. Elle fut établie par un ingénieur civil relativement à l'entretien de la voie d'une division, tenant compte d'une variété de pesanteurs et de rapidité dans l'exécution des tâches. On s'y est opposé, la qualifiant d'arbitraire et croyant qu'une analyse régressive constituait un pas dans la voie du progrès. Je pense que la chose n'est pas possible. Là-dessus, monsieur le président, nous pourrions gloser toute la nuit.

Le PRÉSIDENT: C'est justement ce que j'allais dire.

M. SINCLAIR: Nous ne pouvons mieux résumer le problème que nous ne l'avons fait jusqu'ici.

M. ROCK: J'invoque le règlement. En vue d'aider les dirigeants du Pacifique-Canadien, je voudrais souligner que nous avons tous une copie du jugement rendu, de même que celle du jugement supplémentaire, lesquelles nous procurent de nombreux énoncés de frais et de nombreux exposés de chiffres. En réponse aux questions posées, ne pourrait-on pas nous référer au jugement, réduisant ainsi le temps de notre étude.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Rock.

M. RAPP: Je voudrais formuler mes observations à l'intention de M. Crump ou de M. Sinclair. Nous faisons face aujourd'hui,—je veux par là signifier que le temps nous a rattrapés,—à l'abandon d'un service de voyageurs. Nous savons de plus que des milliers de milles des Prairies seront abondonnés. Vous, messieurs, ne l'avez pas dit, mais les chemins de fer Nationaux ont donné à entendre que des milliers de milles de chemins de fer des Prairies disparaîtront. N'en sommes-nous pas rendus aux jour où la population acceptera de reconnaître l'avion, ou le transport routier? Je pense surtout au service actuel des marchandises en Saskatchewan, de même qu'aux autres provinces incapables en ce moment d'expédier leurs céréales. Les Prairies, voire même le Canada, ne s'en sentiraient-ils pas mieux si l'on allait recourir à d'autres formes de transports dans nos expéditions de grain?

Le PRÉSIDENT: Ayant étudié ce problème ce matin, je crois que le temps n'est plus propice à la discussion de l'expédition des céréales.

M. RAPP: Je m'incline, *illico*.

Le PRÉSIDENT: Prière de vous en tenir pour le moment au service des voyageurs.

M. RAPP: M. Crump n'en a peut-être pas le temps, mais nous devons tenir compte du point suivant. Le service voyageurs fera l'objet d'une réduction, mais quant à l'autre service, dont je n'ose en ce moment mentionner le nom . . .

Le PRÉSIDENT: J'espère, monsieur Rapp, que vous saisissez le sens de ma décision et de celle que j'ai prise ce matin.

M. RAPP: Combien de temps s'écoulera avant le changement?

Le PRÉSIDENT: En toute déférence, monsieur Rapp, je vous invite à formuler autrement votre question. Je ne voudrais pas qu'on donne libre cours à la discussion. Je sais que le Pacifique-Canadien parle dans son mémoire du

mouvement des céréales. Je ne voudrais pas que l'on mêle le problème du mouvement des céréales à celui du service des voyageurs. Si vous pouvez restreindre votre question au service des voyageurs, je l'autoriserai.

M. RAPP: Je crois que M. Crump est disposé à me répondre.

Le PRÉSIDENT: Sans mentionner le mouvement des céréales.

M. CRUMP: Je crois que le Canada a atteint le stade de l'abandon du transport ferroviaire en faveur de l'avion et du transport routier. Les chiffres du Bureau fédéral de la statistique le prouvent à l'égard des distances parcourues entre les centres urbains. Je crois que nous sommes en avance.

Le PRÉSIDENT: Cela répond à votre question, monsieur Rapp? Merci. Je fais maintenant face à une difficulté. M. Tolmie prétend que je n'ai pas autorisé le témoin à répondre aux questions qu'il a posées cet après-midi. Je ne m'en souviens pas. Je ne voudrais pas permettre à ceux qui ont déjà posé des questions de le faire une deuxième fois avant que les autres membres du Comité n'ait eu l'occasion de poser les leurs. Si l'on n'a pas répondu à vos questions, monsieur Tolmie, je m'en excuse, puisque j'ai dû me mêler dans mes papiers.

M. TOLMIE: Personne n'est plus ou moins à blâmer, monsieur le président. Nous nous sommes plutôt éloignés du sujet. J'ai posé trois questions à M. Crump. Au cours des réponses, un autre membre a interrogé le témoin sur un autre sujet.

Le PRÉSIDENT: Si je suis en faute, je m'en excuse.

M. TOLMIE: Je crois que cette fois, c'est votre faute.

Le PRÉSIDENT: Allez-y vite, monsieur Tolmie. Après vous viendra M. Ormiston.

M. TOLMIE: Je ne crois pas que M. Crump se les rappelle. J'ai touché à l'article 16, monsieur Crump, où l'on mentionne qu'aucune preuve n'atteste d'un malaise économique ou social qu'aurait causé à une collectivité la diminution d'un service de voyageurs. C'est là donner à entendre qu'aucune collectivité n'a connu d'accroissement dans ses malaises économiques ou d'ordre social. Mais la question posée ne vise pas la prétention de plusieurs collectivités que plusieurs de leurs habitants ont connu des contretemps et surtout des désappointements facteurs plus ou moins intangibles. Je voulais relever ce point puisque, dans les généralités qu'il comporte, il ne semble pas se conformer aux faits.

J'ai de plus évoqué l'argument fort répandu à l'effet que dans un vaste pays comme le nôtre, à si faible densité de population, un service ferroviaire de voyageurs ne saurait être rentable. Vous avez fait allusion, comme d'autres l'ont fait, qu'en certaines régions à forte densité du Japon, on avait eu recours à un service spécialisé de banlieue. J'ai à cet égard formulé la question suivante: Le Pacifique-Canadien, toujours à l'avant-garde du progrès, a-t-il songé à instituer un tel service? Serait-il disposé à entreprendre à ces frais une étude à ce sujet? Sinon, serait-il disposé à l'entreprendre avec d'autres, disons le gouvernement fédéral? Si je ne m'abuse, on a dit que 50 p. 100 de vos actionnaires sont des particuliers. J'ai voulu me renseigner quant au nombre des actionnaires, quant à leur qualité et quant à savoir qui détient les autres 50 p. 100? Mais depuis, une

autre question m'est venu à l'esprit. Je voudrais savoir quel lien existe entre le chemin de fer Toronto-Hamilton et Buffalo et le Pacifique-Candien? On l'exploite dans la région de Welland.

• (9.10 p.m.)

M. CRUMP: Je comprends que l'objet de la première question puisse causer des ennuis à certains particuliers. Quant à l'article 16, je prétends quand même qu'aucun malaise d'ordre économique ou social ne soit intervenu dans les collectivités concernées. Vous aviez posé une autre question? Je me souviens d'une question en particulier que vous aviez déjà posée. Je ne crois pas que l'on puisse considérer que la ligne Takata prodigue un service de banlieue puisqu'une distance de 320 milles n'entre pas dans la classe des banlieues. La densité de la population qui a recours à ce service est élevée. Si je ne m'abuse, le Canada compte six habitants par mille carré tandis que le Japon en compte 656. Même si je n'en suis pas certain, ces chiffres sont assez exacts. J'ai dit ce matin que la somme énorme—nous en avons la preuve devant nous —qu'exige le prolongement des 300 milles de voie ferrée vers Takata, nommément 1 milliard 300 millions, dépasse les ressources de quelque compagnie que ce soit. Nous sommes assurément disposés à étudier avec d'autres ce que peut nous réserver l'avenir. Et jusqu'à quel point une telle entreprise serait à l'avantage du Canada. Il incombe au Parlement de définir jusqu'à quel point notre pays doit s'aventurer à cet égard. Si notre expérience peut vous être utile, nous sommes bien résolus à collaborer. Je suis assuré que le Pacifique-Canadien ne peut, lui-même, entreprendre seul un tel projet puisque nous n'en avons pas les moyens. Plus ou moins, nous sommes répartis ainsi qu'il suit: 55 p. 100 au Canada, 21 p. 100 en Grande-Bretagne et dans les autres pays britanniques, 17 p. 100 aux États-Unis et le reste, dans les autres pays.

Le nombre de nos actionnaires, si ma mémoire est exacte, s'établit à environ 83,000, dont 46,000 sont au Canada. Les autres se répartissent *grosso modo* entre les mêmes pays, dans les proportions précitées, ou peu s'en faut. Le lien qui existe entre le chemin de fer Toronto-Hamilton-Buffalo est le suivant: le New York Central en est propriétaire dans une proportion de 73 p. 100 et nous le sommes, dans une proportion de 27 p. 100. Je peux me tromper, mais d'une fraction seulement.

M. TOLMIE: Y a-t-il moyen d'améliorer le service du T-H-B, qui est atroce actuellement dans la région de Welland?

M. CRUMP: Le principal associé, le New York Central, est responsable de cette région et je ne vois pas comment nous pourrions le faire actuellement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Ormiston.

M. ORMISTON: Qu'on me permette de souligner, monsieur le président, à titre de représentant d'un centre important du National-Canadien, celui de Melville, que nous avons procuré l'occasion à M. Crump de vanter le Pacifique-Canadien. Voici mes questions. La première, je la pose à M. Sinclair qui pourra nous dire s'il ne serait pas pratique de recourir au passage des trains de voyageurs dans certaines localités, dans l'espoir d'améliorer le service?

M. SINCLAIR: Il en est question, monsieur Ormiston. C'est là un pas dans la voie du progrès qui a recours à la technologie du diesel. Une telle circulation ferroviaire apportera assurément des améliorations au service. Je ne sais trop quand et comment le Pacifique-Canadien y aura recours. Les localités que l'on doit desservir font l'objet de négociations et nous devrons y faire face comme nous avons fait face à l'avènement du diesel et aux autres problèmes. C'est tout

ce que je peux vous dire en ce moment, monsieur Ormiston. Il s'agit bien en effet de la technologie du diesel à laquelle les compagnies et les syndicats devront s'acclimater.

M. ORMISTON: Ma deuxième question sera plus facile à répondre puisqu'elle concerne l'horaire du *Canadian*. Lorsque vous avez l'honneur d'habiter la Saskatchewan et que vous devez prendre le train du CP à Regina, vous êtes en droit de vous demander ce que signifie le mot «commodité». Que vous veniez de l'Est ou de l'Ouest, que vous montiez ou descendiez, vous le faites entre 2 h. 30 et 4 h. 30 du matin.

M. SINCLAIR: Nous avons des wagons-lits.

M. ORMISTON: Oui, j'en conviens, mais tout le monde ne voyage pas en wagons-lits. Le pauvre cultivateur monte en voiture tout simplement. Je sais que l'horaire est établi en fonction de la sécurité, de l'économie et des raccordements. J'aimerais bien savoir s'il nous faut garder le même horaire en permanence ou si on ne pourrait pas l'améliorer? C'est la seule question que je veux poser.

M. SINCLAIR: Proposez-vous qu'aux heures indiquées nous soyons au Manitoba ou en Alberta? Sur les distances que nous avons à parcourir, il faut en définitive que nous soyons en certains endroits à des heures qui ne conviennent pas.

M. TOLMIE: Devez-vous être à Regina à trois heures du matin?

M. SINCLAIR: Si le train n'y était pas à trois heures du matin, il serait alors dans une autre localité. Je crois tout de même que les habitants de Regina et de la Saskatchewan sont fort habitués à passer des nuits blanches.

Mme RIDEOUT: Monsieur le président et monsieur Crump, j'ai écouté attentivement toute la journée, sauf durant quelques pauses, le mémoire que le Pacifique-Canadien a présenté. Je dois préciser que je compte dans mon comté de Westmorland, la ville de Moncton où se situe le siège de la région de l'Atlantique, du National-Canadien. Je sympathise de tout cœur avec ceux qui sont désormais privés d'un service de voyageurs depuis la suppression du *Dominion*. Mais à titre d'ancienne employée de chemin de fer, à titre de personne qui a épousé un employé de chemin de fer, je m'inquiète beaucoup du sort réservé aux équipages du *Dominion*. Je sais le chagrin de quitter un poste permanent, pour être ensuite rétrogradé, placé sur «la liste de réserve» ou devenir sans travail. Du point de vue simplement humain, je m'inquiète du sort de tous les employés des chemins de fer, soit du *CN*, soit du *CP*. Qu'arrivera-t-il aux équipages du *Dominion*? Vous a-t-il été possible de leur trouver un emploi comme celui qu'ils détenaient? Ont-ils perdu du temps?

M. CRUMP: Je ne me serais pas imaginé que nous comptions parmi nous une personne qui puisse tout aussi bien connaître les expressions propres aux chemins de fer. La même question nous a été posée par un autre service ici, à Ottawa, et c'est pourquoi nous pouvons vous citer des chiffres que nous avons, incidemment, communiqué au ministère du Travail. Ces chiffres ont trait au *Dominion*, de même qu'à l'exploitation entre Montréal et Toronto et Ottawa et Toronto. Vous me corrigerez si je fais erreur. Le chiffre dont il s'agit est 388,

mais on a eu l'impression que des centaines de personnes étaient en cause. Le nombre des travailleurs déplacés se chiffre par 384, cependant que 287 ont reçu un autre emploi et 19 ont reçu des offres d'emploi, selon les emplois disponibles. Quant à la «liste de réserve», elle s'est accrue de 88, mais nous espérons être en mesure bientôt de trouver d'autres positions à ces personnes. Je l'ai mentionné ce matin, un roulement de 10 p. 100 dans notre personnel nous oblige à embaucher 5,000 nouveaux employés par jour.

M. SINCLAIR: Par année.

Mme RIDEOUT: Je souhaiterais qu'on puisse en embaucher 5,000 par jour.

Le PRÉSIDENT: La journée a dû être fort longue.

M. CRUMP: Oui, surtout quand il s'agit d'embaucher 5,000 personnes. Vous n'êtes pas sans ignorer, je le constate, que tous nos syndicats tiennent à l'ancienneté. Un jeune employé peut manquer de travail durant quelques jours, mais on ne tarde pas à le réembaucher.

Mme RIDEOUT: Je suis bien aise d'entendre votre réponse, monsieur Crump. Car la suppression d'un train nous cause toujours des soucis puisqu'elle provoque une réaction en chaîne et qui change les vies de plusieurs personnes, soit par la perte d'un emploi ou le déplacement. Merci.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Mitchell.

M. MITCHELL: Dans les questions que je poserai au témoin, monsieur le président, il ne sera pas question de la demande réelle, sujet qui, à mon avis, a été vidé aujourd'hui. Vous penserez que je m'aventure un peu trop et que je m'éloigne de mon comté de Sudbury. Notons cependant que cette ville est un point important de votre réseau.

La suppression du *Dominion* m'inquiète puisqu'elle met fin à des arrangements satisfaisants sur la ligne qui va de Sault-Ste-Marie à Sudbury. Vous n'ignorez pas maintenant qu'il n'y a plus de correspondance pour les passagers qui quittent Sault-Ste-Marie ou y entrent. Le *Dominion* assurait le service dans les deux sens. Le train du Sault arrivait vers les 9 h. 30 du soir et assurait la correspondance avec le *Dominion*, à bord duquel les billets rouges, tout comme à bord du *Canadian*, étaient en vigueur pour se rendre soit à Montréal, soit à Toronto. Cette correspondance était fort utile. La même chose se répétait le matin à l'égard des sections de Montréal et de Toronto qui arriverait à temps pour assurer la correspondance avec le train qui partait pour Sault-Ste-Marie quelques minutes plus tard. Ne croyez pas maintenant que je vais plaire aux hôteliers ou aux propriétaires d'hôtels par ce qui va suivre: il faut désormais un arrêt d'une nuit à Sudbury, dans un sens comme dans l'autre. Le *Canadian*, vous le savez, arrive vers midi et la correspondance pour Sault-Ste-Marie ne peut se faire que le lendemain matin.

En se rendant vers l'Ouest, le *Canadian* s'arrête vers 11 heures du soir et, de nouveau, la correspondance ne se fait que le lendemain. J'espère que vous croyez que je défends les intérêts de Sault-Ste-Marie car telle est bien mon intention; de même les intérêts de la circonscrition du premier ministre, qui voisine la région dont il est question. Un tel état de chose place les gens sur la corde raide. Je peux m'imaginer les difficultés que la modification de l'horaire entraînerait. Je ne parlerai pas du nombre de voyageurs qui entrent à Sault-Ste-Marie ou qui en sortent, mais les passagers ne jouissent assurément pas d'un bon service. Voilà! M'autorisez-vous à poursuivre, monsieur?

● (9.20 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Qu'on réponde à celle-là, tout d'abord.

M. CRUMP: Des protestations de ce genre nous sont parvenues une fois que le *Dominion* fût supprimé. Mais nous avons fait enquête et consulté les conseils municipaux. En conséquence, le 7 mars l'horaire sera modifié de façon à assurer la correspondance.

M. MITCHELL: Il y a deux horaires, n'est-ce pas?

M. CRUMP: J'en conviens, merci.

Le PRÉSIDENT: Vous avez d'autres questions à poser, monsieur Mitchell?

M. MITCHELL: Une autre seulement.

Le PRÉSIDENT: Avant de poursuivre nos délibérations, je signale qu'il sera bientôt 10 heures moins le quart. Je veux faire part au Comité que 10 membres encore souhaiteraient poser des questions. Il conviendrait peut-être de déterminer maintenant si nous allons siéger demain matin. Depuis 9 h. 30 du matin qu'a débuté notre séance, 17 membres ont pris part à l'interrogatoire. Puisque la Chambre siège demain à 11 heures, nous pourrions, selon que vous en déciderez, siéger de 9 h. 30 à 11 heures du matin. M. Crump et ses délégués seront encore ici demain. Puisque la journée sera courte en raison du nombre de députés qui doivent visiter leur circonscription, j'aimerais savoir s'il vous convient de vous réunir de 9 heures à 10 h. 30 demain matin?

M. HORNER (*Acadia*): Il n'importe guère que nous nous réunissions puisque la question ne sera pas tranchée cette semaine. Nous pourrions peut-être nous réunir seulement la semaine prochaine. C'est une idée que j'émets, tout simplement, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je m'en rapporte au Comité à cet égard. Pourrions-nous de préférence siéger demain après-midi? Si le cœur vous en dit, nous pourrions siéger à compter d'une heure et demie, jusqu'à trois ou quatre heures.

M. ROCK: M. Crump sera-t-il parmi nous? Je crois qu'il n'y sera pas.

Le PRÉSIDENT: Non, mais MM. Emerson et Sinclair et les autres seront parmi nous.

M. ORLIKOW: Il me semble fort juste de nous réunir demain après-midi durant deux heures environ. Nos amis de l'autre côté ne pourront naturellement pas siéger demain matin puisqu'ils doivent assister à un caucus. Je ne crois pas qu'il conviendrait de garder parmi nous les membres de la délégation pour une séance de deux heures seulement demain après-midi. Je crois qu'il conviendrait mieux de les inviter à nous revenir au début de la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Mais on m'apprend qu'ils consentent à revenir demain après-midi.

M. CRUMP: Ou au début de la semaine prochaine, selon que le Comité en décidera.

M. ORLIKOW: S'ils sont prêts à revenir demain après-midi, alors nous devrions les accueillir, même si je suis assuré que nous ne terminerons pas alors notre travail. Puisqu'ils seront ici demain après-midi, pourquoi ne pas siéger?

Le PRÉSIDENT: Quel est votre bon plaisir? A 1 heure ou 1 h. 30?

M. BELL (*St-Jean-Albert*): Je crois que nous devrions siéger demain matin à 9 h. 30, travailler ferme jusqu'à 11 heures pour alors terminer notre travail, sans quoi nous pourrions nous réunir pour quelques heures au cours de l'après-midi et libérer ainsi les dirigeants du Pacifique-Canadien.

M. ORLIKOW: Nous pourrions siéger de 9 h. 30 à 11 heures.

M. HORNER (*Acadia*): Nous ne terminerons pas notre travail demain, quoi qu'il arrive. Demain, je voudrais être ici et je veux assister au caucus. Cette ubiquité me sera plutôt difficile.

Le PRÉSIDENT: Si l'un des partis tient un caucus, il faudra nécessairement faire en sorte qu'on puisse y assister.

M. ORLIKOW: Je propose, monsieur le président, que nous nous réunissions demain après-midi de 1 h. à 4 heures.

M. HORNER (*Acadia*): J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: M. Orlikow propose, appuyé par M. Horner (*Acadia*) que nous nous réunissions demain après-midi de 1 h. à 4 heures.

Avant de passer aux voix, veut-on se prononcer sur la mesure?

M. ROCK: Je crois que tout d'abord on devrait en discuter. Je voudais que ceux de l'autre côté nous disent à quelle heure commence le caucus?

M. HORNER (*Acadia*): A 9 h. 30.

Le PRÉSIDENT: Tous ceux qui sont en faveur de siéger d'une heure à quatre heures? Contre?

La motion est adoptée.

Ainsi, nous pouvons poursuivre nos travaux. Monsieur Mitchell.

M. MITCHELL: Une autre question, monsieur le président. Le Pacifique-Canadien n'a pas haussé le prix des billets, particulièrement ceux du *Canadian*. On me rapporte que ce train ne comporte plus de voitures ordinaires. Est-ce exact?

M. SINCLAIR: Non, ce n'est pas exact. Le train compte des voitures, mais nous n'avons plus de billets de touristes. Le matériel de la classe touriste, nommément les wagons-touristes en acier inoxidable, avait atteint l'âge de la désuétude: on l'a en conséquence relégué aux oubliettes. Mais les voitures y sont, de même que les places privées et publiques.

M. MITCHELL: Puis-je prétendre alors que le prix des billets de voitures a augmenté?

M. SINCLAIR: Si le prix des billets de voitures a augmenté? A certains égards, oui, mais en d'autres cas, non

M. MITCHELL: Je parle du *Canadian*.

M. SINCLAIR: A bord du *Canadian*, à certains égards, oui, et en d'autres, non.

M. MITCHELL: A certains égards, oui et non, c'est plutôt singulier.

Toutefois, voici ma dernière question. Le *Canadian*, en dépit de vos allusions aux conditions atmosphériques que nous avons connues cette année, a toujours été en retard. Certains de vos employés de la région de Sudbury prétendent que les horaires ne peuvent pas se corriger en raison de l'accroissement survenu dans le nombre des arrêts, depuis la suppression d'un train transcontinental. Avez-vous une idée des arrêts supplémentaires qui incombent désormais au *Canadian* depuis la suppression du *Dominion*?

M. CRUMP: Pendant que M. Sinclair fouille les statistiques, puis-je, en toute déférence, relever une parole que vous avez dite à l'effet que le *Canadian* a toujours été en retard? J'admets que nous n'avons pas trop bien réussi en

janvier et février à cause du froid, mais je ne crois pas qu'il convienne de prétendre que nous sommes continuellement en retard. A vrai dire, je me suis renseigné hier soir et le train vers l'Est était en retard de cinq minutes seulement à Ottawa.

M. MITCHELL: Disons, dans une proportion de 75 p. 100.

M. CRUMP: Oh! non. Je me trouve à Ottawa et nous recevons tous les matins les rapports concernant tous les trains de voyageurs et tous les trains rapides de marchandises. Ainsi, nous sommes en mesure de connaître l'horaire.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout, monsieur Mitchell?

M. SINCLAIR: Nous avons modifié les arrêts conditionnels du *Canadian*, c'est-à-dire que 16 postes d'arrêt par signaux sont devenus des arrêts péremptoires. Il s'agit d'arrêts que le *Canadian* exécutait quand on le signalait et qu'on a ajoutés à ceux de l'horaire. Mais 16 postes d'arrêt par signaux furent ajoutés, prolongeant ainsi l'horaire d'une heure et quinze minutes. Je dois préciser, monsieur Mitchell, que nous avons étudié l'horaire en fonction de chaque poste d'arrêt, avons simulé le trajet du train en le soumettant à la calculatrice et fait toutes les préparations nécessaires avant de modifier l'horaire. Après des études poussées de la question et, d'après nos employés de l'exploitation, nous sommes assurés que le train peut rouler conformément à l'horaire, sans tenir compte de la fonte des neiges ou d'autres facteurs que M. Crump pourrait nous exposer.

M. MITCHELL: Quand ces changements sont-ils intervenus, monsieur Sinclair?

M. SINCLAIR: Le 7 septembre 1965.

● (9.30 du soir)

M. CRUMP: On ne saurait échapper à la fonte des neiges, condition atmosphérique à laquelle nous avons toujours fait face au Canada. Mais il est un aspect intéressant qui vous a peut-être échappé, comme à tous ceux qui ne connaissent pas la locomotive à vapeur. Depuis l'avènement du diesel, la locomotive par temps froid doit s'immobiliser plus longtemps pour faire le plein d'eau, qui sert à chauffer les wagons de voyageurs. C'est là une difficulté. Pour faire le plein d'eau, à 45 ou 50 degrés sous zéro lorsque le vent souffle par en dessous et nous rend la tâche plus difficile, la locomotive a besoin d'une quantité d'eau énorme aux fins de chauffage, facteur qui explique le délai prolongé. Malheureusement, notre pays n'est pas comme la Grande-Bretagne. J'ai assisté à la gare d'Euston à la remise d'une locomotive diesel qu'avait construite l'*English Electric Company*. J'y avais été invité puisque l'on donnait aux locomotives des noms de navires célèbres. Celle dont il s'agit allait porter le nom d'*Empress of Britain* et c'est pourquoi j'étais présent au «baptême». Une fois dans la cabine de la locomotive, je fus surpris d'y trouver le levier de la cuve à eau.

Vous vous souvenez qu'en Angleterre les locomotives à vapeur faisaient le plein d'eau au vol. Maintenant, on a recours au même procédé pour remplir les chaudières des locomotives diesels, opération à laquelle nous ne pouvons même pas penser chez nous. C'est là une autre difficulté. Notre approvisionnement en eau par temps très froid est véritablement un problème aigu.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Orlikow.

M. ORLIKOW: Je poserai ma question à 1 heure demain, monsieur le président, si vous m'y autorisez.

Le PRÉSIDENT: Fort bien. Nous ajournerons jusqu'à une heure demain après-midi.

M. BELL (*St-Jean-Albert*): Monsieur le président, je crois que nous devrions nous réunir dans la ferme intention de terminer notre travail. Les dirigeants du *CP* devraient être en mesure de le savoir.

Le PRÉSIDENT: Oui, demain après-midi. Mais nos témoins sont sujets à rappel. Monsieur Horner?

M. HORNER (*Acadia*): Puisque demain nous tenterons de mettre fin à notre interrogatoire, pourrait-on procurer au Comité le pourcentage des places occupées sur le *Canadian*, disons dans les dix dernières années, tant en hiver qu'en été?

M. SINCLAIR: Je regrette, monsieur Horner, mais nous ne compilons pas de telles statistiques.

M. HORNER (*Acadia*): Elles pourraient corroborer vos avancés et nous aider à prouver peut-être notre point.

M. SINCLAIR: En toute déférence, je crois injuste une telle déclaration.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne peux ajouter foi à vos paroles. Je ne peux croire que vous ne sachiez pas s'il s'agissait ou non de 80 p. 100 l'an dernier, ou de 100 p. 100 au cours de l'été, au cours de l'an dernier ou à quelle que soit la date.

M. SINCLAIR: Pour combien d'années voulez-vous que je vous procure des statistiques au sujet du *Canadian*? Voulez-vous des chiffres pour les dix dernières années quant aux facteurs ferroviaires et à la nature de notre lestage? A quoi vous serviraient-ils?

M. HORNER (*Acadia*): Je ne sais pas ce que vous voulez dire par lestage. Je cherche à savoir si les wagons étaient remplis à 50 p. 100 de leur capacité durant l'hiver et à 80 ou 100 p. 100, durant l'été. On ne peut déterminer le besoin du *Dominion* en été à moins de savoir si le *Canadian* était ou non rempli. C'est ainsi que j'entends le problème.

M. SINCLAIR: Je connais le nombre de nos passagers. Ce chiffre pourrait servir à notre réponse. Mais vous nous demandez un travail extravagant: répartir ce nombre entre différents secteurs. Par exemple, prenons entre Brandon et Winnipeg, entre Ottawa et Montréal, entre Ottawa et Carleton Place. Par où devons-nous commencer? C'est une tâche gigantesque que vous nous demandez.

M. HORNER (*Acadia*): Je vous prierais de généraliser à cet égard, sans savoir si la chose vous est possible. Au cours des dernières années, il a été impossible de retenir une place durant l'été à bord du *Canadian*, même en vous y prenant un mois à l'avance. Ce train a dû circuler à pleine capacité.

M. SINCLAIR: Je sais aussi, monsieur Horner, qu'à certains jours il n'était pas possible de retenir beaucoup d'autres choses, assez souvent. Ce ne sont là que des points particuliers. On ne peut déterminer l'horaire en fonction de l'incidence de la demande de voyageurs. Personne ne le peut.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on devrait maintenant s'en reporter à demain, monsieur Horner.

Au nom du Comité, je tiens à remercier M. Crump qui est demeuré parmi nous depuis 9 h. 30 ce matin. La journée fut longue. Je sais que vous devez bientôt prendre un repos et je vous souhaite un prompt rétablissement.

Le Comité s'ajourne jusqu'à 1 heure demain après-midi.

APPENDICE B

Résumé de l'exposé du Pacifique-Canadien

1. L'objet principal du Pacifique-Canadien a toujours été et demeure toujours le transport, et il entend demeurer et progresser dans le domaine du transport.

2. Le Comité a reçu instruction d'étudier l'activité de la Compagnie relative au service-voyageurs et d'en faire rapport. Ce mandat comporte l'examen des points suivants:

a) L'importance de la demande réelle du public pour le service-voyageurs;

b) Le programme actuel de la Compagnie en ce qui a trait au service-voyageurs;

c) Les projets de la Compagnie touchant le service-voyageurs;

d) Les effets du programme et des projets de la Compagnie relativement au service-voyageurs.

La demande réelle pour le service-voyageurs ferroviaire

3. On entend par «demande réelle» la demande pour un service à des prix qui permettent d'équilibrer les frais. La Compagnie a toujours pris et continuera de prendre pour règle de répondre à la demande réelle pour le service-voyageurs. D'ailleurs, elle a souvent maintenu un service bien après la cessation de la demande réelle.

4. Dans tous les secteurs du transport, la demande est en perpétuelle évolution et l'on doit y adapter le matériel, les méthodes et les services. En ce qui a trait au transport des voyageurs au Canada, la demande est subordonnée aux quatre facteurs qui motivent le choix du voyageur entre les divers modes de transport:

La commodité
Le confort
La rapidité
Le coût pour le passager.

La demande réelle favorise les modes de transport qui présentent le meilleur agencement de ces éléments.

5. La construction des chemins de fer, et particulièrement de la ligne transcontinentale, a suscité une demande réelle pour le service-voyageurs ferroviaire et, à défaut d'autres moyens de transport satisfaisants, cette demande demeura à peu près inchangée jusqu'aux années 20, c'est-à-dire jusqu'à la production massive d'automobiles et jusqu'à l'amélioration et l'expansion du réseau routier.

6. La Crise des années 30 freina l'expansion du voyage routier, mais en 1939 l'établissement d'un service aérien transcontinental marquait l'avènement d'une nouvelle concurrence. Ces deux modes de transport touchèrent à peine la demande pour le service-voyageurs ferroviaire durant cette période et tout au long de la Deuxième Guerre mondiale.

7. C'est après la guerre que l'on commença d'éprouver toutes les conséquences de la production automobile, de l'expansion routière et de l'amélioration des services aériens. Entre 1946 et 1955, la concurrence de la route atteignit

particulièrement les lignes locales, tandis que la concurrence aérienne entamait le service ferroviaire transcontinental. Comme les avantages de la commodité, du confort, de la rapidité et du coût risquaient de passer du chemin de fer au transport routier et aérien, le Pacifique-Canadien réagit énergiquement en offrant un nouveau matériel amélioré et des services plus rapides, de même qu'en intensifiant la promotion.

Adaptation du service-voyageurs ferroviaire du Pacifique-Canadien à l'évolution de la demande réelle

8. Au début des années 50, la demande réelle pour le service-voyageurs sur les lignes locales avait cessé, mais on croyait pouvoir assurer la survivance du service-voyageurs transcontinental et interurbain. Immédiatement après la guerre, on avait fait le nécessaire pour transformer et moderniser le matériel des trains-passagers sur la ligne principale, et ces mesures furent suivies d'une étude approfondie des types de matériel offrant plus d'attrait et plus de confort ainsi que des avantages sur le plan de l'entretien et de l'exploitation. Cette étude aboutit à la construction du matériel d'acier inoxydable utilisé pour le «Canadian»» et, dans une certaine mesure, pour d'autres trains, ainsi qu'à l'acquisition de cinquante nouvelles locomotives-diesel destinées au service-voyageurs.

9. La mise en service du «Canadian» donna lieu à la plus vaste campagne de promotion de toute histoire de l'industrie ferroviaire. Pour faire face à la concurrence sur sa ligne principale et ses lignes secondaires, le Pacifique-Canadien y affecta plus de cinquante wagons-diesel offrant plus de confort, de commodité et de rapidité. L'achat de ces divers types de matériel-passagers exigea un investissement de quelque $60 millions.

10. Il en résulta une amélioration restreinte mais encourageante des recettes-passagers pendant plusieurs années, mais en 1958 elles recommençaient à fléchir, ainsi que l'illustre le tableau suivant:

	Recettes-passagers (en millions)	Indice 1954=100
1954	$ 36.1	100.0
1955	37.5	103.9
1956	37.8	104.7
1957	38.6	106.9
1958	35.4	98.1
1959	33.2	92.0
1960	30.5	84.5

11. Concurremment, l'expansion des autres modes de transport allait s'accentuant:

(i) le nombre des immatriculations d'automobiles privées passait de un million et quart à cinq millions:

(ii) en treize ans, les dépenses pour les routes s'élevaient à plus de $10 milliards;

(iii) à la fin de 1963, on avait consacré $900 millions à la route transcanadienne (parallèle à la ligne principale du Pacifique-Canadien);

(iv) au cours de la période de treize ans terminée en 1964, les dépenses du ministère des Transports pour les installations et service aériens atteignaient plus de $1.1 milliard.

12. A la fin de 1964, plus de 90% des voyages interurbains s'effectuaient en voiture ou en avion.

Variations des facteurs déterminant le choix d'un mode de transport: commodité, confort, rapidité, et coût.

13. L'automobile privée possède certains avantages évidents sur le chemin de fer pour les voyages interurbains. Pour les longs trajets, la commodité des services aériens s'est grandement améliorée. Le confort des automobiles, avions et aérogares échappe à toute comparaison avec ce qu'il était voilà quelques années. Les voitures puissantes et les autoroutes permettent de se déplacer d'une ville à l'autre plus rapidement que par chemin de fer. La vitesse des avions à réaction leur a gagné la faveur de la plupart des voyageurs sur les longs trajets. L'automobiliste moyen ne tient compte que des déboursés d'essence et opte pour la route. Pour ce qui est des services aériens, l'accroissement de la capacité des avions et l'absence du coefficient travail élevé auquel est assujetti le service-voyageurs ferroviaire ont permis de réduire les tarifs.

Le programme actuel de la Compagnie en ce qui a trait au service-voyageurs

14. La demande réelle pour le service-voyageurs a considérablement diminué et dans certaines régions, particulièrement sur les lignes locales, elle a même cessé.

15. Sur les lignes secondaires, l'amélioration du service au moyen de wagons-diesel n'a pas empêché le volume de diminuer, de telle sorte qu'il a fally réduire graduellement la fréquence et les services, et dans certains cas les supprimer.

16. Autant qu'on se soit appliqué à évaluer les conséquences, on n'a relevé aucun cas où la réduction des services-voyageurs ait entravé le progrès économique ou social d'une seule localité.

17. Sur la ligne principale, l'amélioration du matériel, du confort et du service n'a réussi que temporairement à enrayer la tendance à la baisse, et la réduction des services est devenue nécessaire. On a d'abord supprimé l'un des trois trains quotidiens, ne conservant que le «Canadian» et le «Dominion». L'achalandage continua de baisser dans les dernières années 50 et le coefficient d'utilisation du «Dominion» ne représenta qu'une fraction de sa capacité pendant plusieurs années. A l'automne de 1960, cette situation nécessitait la transformation du «Dominion» en train ordinaire, n'offrant des wagons-lits et des wagons-restaurants qu'entre certaines villes. Par la suite, on l'a rétabli dans son ensemble chaque été.

18. La formule Tarifs-Épargne instituée vers la fin de 1963, a réduit radicalement les prix et augmenté le nombre des passagers transcontinentaux mais sans apporter de recettes supplémentaires. Comme l'augmentation de volume avait entraîné de nouveaux frais, l'assiette financière ne s'en porta pas mieux.

19. Le «Dominion» transporta un grand nombre d'estivants, dont la plupart profitaient de la formule Tarifs-Épargne offrant des tarifs inférieurs aux frais. On se plaignait souvent de la vétusté du matériel, qui ne pouvait être remplacé.

20. La vive concurrence du camion dans le domaine des messageries a obligé la Compagnie à reviser ses méthodes d'acheminement des messageries. Celles-ci, au lieu d'être confiées au «Dominion», furent mises à bord de wagons détachables faisant partie de convois de fret rapides, et acheminées par la route à partir des points de déchargement. On concluait en même temps des ententes avec le ministère des Postes pour le transport du courrier à bord des trains de fret rapides.

21. Comme les fortes augmentations de salaires grevaient lourdement le service transcontinental, qui comporte un coefficient travail élevé, et comme, d'autre part, le volume restait au minimum en dépit du Tarifs-Épargne, il fallut de toute nécessité mettre fin à l'exploitation du «Dominion».

22. Malgré ces réductions successives des services-voyageurs, les résultats de l'exploitation des trains-voyageurs en 1965 furent les suivants:

Recettes	$40.3 millions
Frais variables	64.2 millions
Déficit	$23.9 millions

Les recettes n'ont même pas absorbé les dépenses immédiates imputables au poste des frais variables, telles que les salaires du personnel des trains, le carburant et l'entretien, sans tenir compte des frais variables à répartir entre les services passagers et fret.

23. Au cours des dernières années, la majeure partie des économies provenant des modifications du service ont été contrebalancées par les hausses des échelles de salaire et des prix de matériel, ainsi que l'illustre le tableau suivant:

Déficit du service des trains-passagers
(en millions de dollars)

Année	Recettes	Frais variables	Déficit
1958	63.8	91.4	27.6
1959	59.9	87.6	27.7
1960	54.9	77.7	22.8
1961	46.5	72.5	26.0
1962	46.6	69.7	23.1
1963	44.5	69.2	24.7
1964	44.8	70.8	26.0
1965	40.3	64.2	23.9

24. A noter qu'il n'est pas fait état ici des frais fixes imputables au service-voyageurs. Un service qui ne peut absorber une partie des frais fixes de l'exploitation d'un Chemin de fer représente un fardeau pour les usagers des autres services ferroviaires ou pour le chemin de fer lui-même.

25. Quand on critique les méthodes employées pour établir le prix de revient des Chemins de fer, on oublie que le prix de revient ferroviaire a fait l'objet, après la guerre, d'une étude et d'une mise au point approfondies, et que les techniques et méthodes d'analyse de la Compagnie sont les plus modernes que puisse utiliser une industrie aux prises avec un problème de prix de revient combiné.

26. L'expérience a démontré que l'abaissement des tarifs ne saurait résoudre le problème. Les voyageurs ne peuvent être attirés par des tarifs qui pourvoiraient aux frais du service, et des tarifs inférieurs au prix de revient ne feraient que priver d'autres modes de transport d'une activité qui serait rentable pour eux.

27. On ne peut logiquement attendre des Chemins de fer qu'ils maintiennent un service sans clientèle au seul titre de relève en cas de besoin.

Les projets touchant le service-voyageurs

28. Selon toute apparence, le «Canadian» devrait rester en service de nombreuses années encore. La Commission examine présentement certaines

réductions projetées. D'autres sont à l'étude au sein de la Compagnie. Il semble que le service interurbain continuera entre Montréal et Ottawa, Montréal et Québec, Montréal et St-Jean, N.-B. Apparemment, le service de banlieue Montréal-Lakeshore sera maintenu.

29. Il pourra devenir nécessaire de modifier de temps à autre ces services et les tarifs qui s'y rattachent, mais ces modifications restent subordonnées à l'évolution de la demande réelle ainsi qu'à celle des frais de main-d'œuvre et de matériel. Les tarifs en vigueur dans de nombreuses régions sont actuellement inférieurs aux tarifs standards estimés justes et raisonnables par la Commission, qui les a approuvés.

30. La disponibilité du matériel-voyageurs et des locomotives est un facteur important à considérer pour l'avenir. Des wagons désuets qui ne sont plus agréés du public doivent être retirés du service, et l'on n'a aucune raison d'acheter du nouveau matériel coûteux, ni de réaffecter des locomitives du service-fret au service-voyageurs alors que les exigences du fret sont très pressantes.

31. Tout semble indiquer que, dans l'avenir, la concurrence aérienne, pour les liaisons transcontinentales et interurbaines, ira s'accentuant. De nouveaux types de services-voyageurs ferroviaires sont à l'essai aux États-Unis et au Japon, mais ces expériences se déroulent dans des régions où la densité de la population dépasse de beaucoup celle qu'on pourrait prévoir pour le Canada. On a suggéré de faire des essais semblables entre Montréal et Toronto. Les déboursés qu'ils représentent sont d'un tel ordre que seuls les pouvoirs publics peuvent les financer.

Les effets du programme actuel et des projets sur le public voyageur.

32. Prétendre que la Compagnie a délibérément détérioré ses trains-passagers pour écarter les voyageurs et supprimer le service est absolument sans fondement. Elle a maintenu des trains-passagers bien équipés et presque sans usagers pendant de longues périodes, et elle n'a réduit le service que lorsqu'elle avait la preuve indiscutable de la cessation de la demande réelle. La règle consistant à fournir un service-voyageurs suffisant là où la demande réelle le justifie ne peut certainement pas aller à l'encontre de l'intérêt du public voyageur.

Les effets sur le personnel de la Compagnie

33. Quand il est nécessaire de réduite le nombre des employés affectés au service-voyageurs, les employés en cause se prévalent en général de leur ancienneté pour être permutés dans d'autres secteurs. Cela vaut jusqu'aux employés récemment entrés au service de la Compagnie, que celle-ci s'efforce d'employer ailleurs, aidée en cela par le roulement du personnel et par l'expansion rapide de ses autres services.

Les effets sur la population canadienne

34. Il importe de souligner que les dispositions de la Compagnie touchant le service-voyageurs sont parfaitement conformes aux intérêts supérieurs de la population du Canada et aux obligations de la Compagnie envers elle.

35. Aux termes du contrat de 1880, la Compagnie devait «...ensuite et à perpétuité entretenir, exploiter et mettre en opération, d'une manière efficace, le chemin de fer Canadien du Pacifique». Pour être efficace, la Compagnie doit s'adapter aux exigences changeantes du trafic; ce n'est pas de l'efficacité que de continuer l'exploitation de trains-passagers quand il n'est plus possible d'obtenir une clientèle à des tarifs qui correspondent à la valeur du service, et en agir ainsi, ce serait desservir le public.

36. Antérieurement au contrat de 1880, le Gouvernement s'était efforcé en vain d'honorer l'engagement qu'il avait pris envers la Colombie-Britannique de réaliser un chemin de fer transcontinental. Comme la Colombie-Britannique menaçait de se retirer de la Confédération à cause de l'insuccès de ces tentatives, le Gouvernement en vint à persuader un syndicat d'assumer la responsabilité de l'entreprise moyennant $25 millions et 25 millions d'acres prélevés sur les terres de la Couronne, qui devaient servir à la construction, à l'achèvement et à l'exploitation du chemin de fer.

37. Le coût de la construction dépassa de beaucoup le subside en espèces et comme les terres n'avaient guère de valeur immédiate, certains administrateurs durent fournir des garanties personnelles pour de fortes sommes afin d'empêcher l'avortement de l'entreprise. Quelque 6,800,000 acres de terre ne furent jamais remises à la Compagnie, mais les céda au gouvernement en 1886 à raison de $1.50 l'acre pour rembourser un emprunt. La Compagnie consacra des sommes considérables à la colonisation, à l'établissement des populations et à l'irrigation du sol, toutes améliorations dont le pays a grandement bénéficié.

38. La Compagnie a honoré et continuera d'honorer pleinement ses obligations envers la population du Canada. Un bon service de transport est essentiel à l'économie du pays et nulle compagnie dans aucun autre pays du monde n'a satisfait la demande pour le transport ferroviaire plus efficacement que le Pacifique-Canadien au Canada.

La Commission des Transports du Canada

39. La suffisance et la convenance du service-voyageurs assuré par la Compagnie sont soumises à la réglementation de la Commission des Transports du Canada, un organisme composé de membres choisis avec le plus grand soin et extrêmement compétants, assistés d'un personnel de spécialistes dans les divers secteurs du transport. Bien que la Commission rende souvent des décisions défavorables aux Chemins de fer, le Pacifique-Canadien reconnaît volontiers qu'un tel organisme est un actif pour le Canada. Fondées sur un examen approfondi et objectif de chaque réclamation et sur des conclusions solidement étayées, les décisions de la Commission commandent l'attention et le respect.

La Commission royale MacPherson sur le transport

40. La Commission MacPherson a fait une étude poussée de l'évolution de la demande pour le service-voyageurs. Les membres de la Commission représentaient tout le Canada.

41. Parmi les témoins invités à paraître devant la Commission pour y faire entendre le point de vue des provinces de l'Ouest, on relève les noms de l'honorable Duff Roblin, premier ministre du Manitoba, de M. Hu Harries, doyen

de la Faculté de Commerce de l'Université d'Alberta, de M. Ernest W. Williams, fils, professeur à l'Université Columbia, représentant le Manitoba et l'Alberta, et de M. W. Hughes, président du département des Transports, rattaché à la Faculté de Commerce de l'Université de Colombie-Britannique, représentant cette dernière province. Les opinions exprimées par ces témoins distingués concordaient toutes étroitement avec les vues et la ligne de conduite du Canadien-Pacifique.

42. Dans ses conclusions, la Commission royale elle-même relève guère de raisons d'ordre social et encore moins d'ordre économique en faveur du maintien en permanence de services-voyageurs ferroviaires là où le public a déjà manifesté sa préférence pour d'autres modes de transport, et elle est d'avis qu'il est urgent de corriger de telles anomalies dans l'intérêt public afin d'alléger le fardeau occasionné par une mauvaise répartition des ressources de transport.

Le Conseil économique du Canada

43. En sa qualité de société canadienne, le Pacifique-Canadien a la responsabilité de contribuer à l'utilisation la plus efficace et la plus économique possible des ressources humaines et financières du pays, afin d'accroître la productivité et d'assurer le transport au plus bas prix possible. Le Conseil économique du Canada a récemment souligné la nécessité d'accroître la productivité et l'efficacité, et son président, M. J. J. Deutsch l'a affirmé en parlant de l'industrie du transport.

44. L'honorable ministre des Transports, parlant à la Chambre des communes le 15 février 1966, insistait sur l'importance d'un transport efficace pour le Canada, afin que nos produits puissent être acheminés vers les marchés étrangers à un coût raisonnable. Cela signifie, a-t-il dit, que si des services font double emploi, ils doivent être supprimés. Le transport ne peut être défrayé que par les usagers ou les contribuables; il n'existe pas d'alternative.

45. Le maintien de service-voyageurs qui n'ont plus de clientèle ou le détournement des usagers d'autres modes de transport au moyen de tarifs trop bas constituent une mauvaise répartition des ressources de transport et vont à l'encontre des intérêts de la population canadienne. Si le Pacifique-Canadien n'avait pas adapté son service-voyageurs à la demande réelle, il aurait failli à ses obligations et à ses responsabilités à l'égard de la population du Canada.

46. Les règles et pratiques du Pacifique-Canadien à ce sujet ont été sanctionnées par des décisions de la Commission des Transports et de deux autres organismes, dont le but premier est de protéger les intérêts du public, la Commission royale MacPherson et le Conseil économique du Canada. Comment croire que ces trois organismes, de même que les autres groupes de spécialistes qui ont exprimé leurs vues, se soient fourvoyés dans leur évaluation des exigences du Canada en matière de transport?

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

SÉANCE DU VENDREDI 4 MARS 1966

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

TÉMOINS:

Du *Pacifique-Canadien:* MM. R. A. Emerson, président et agent exécutif en chef, I. D. Sinclair, vice-président, membre du conseil d'administration et du comité exécutif.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

SÉANCE DU VENDREDI 4 MARS 1966

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

TÉMOINS:

Du Pacifique-Canadien: MM. R. A. Emerson, président et agent exécutif en chef, I. D. Sinclair, vice-président, membre du conseil d'administration et du comité exécutif.

ROGER DUHAMEL, M.R.S.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
23613—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. Gustave Blouin

et Messieurs

Allmand	Honey	Pascoe
Andras	Horner (*Acadia*)	Rapp
Bell (*Saint-Jean-Albert*)	Lessard	Rideout (Mme)
Byrne	McIntosh	Rock
Cantelon	Mitchell	Sherman
Carter	Olson	Southam
Deachman	Orlikow	Tolmie—25.
Fawcett	Ormiston	

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 4 mars 1966
(5)

Le Comité permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 1 h. 05 de l'après-midi, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Allmand, Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Byrne, Cantelon, Carter, Fawcett, Honey, Horner (*Acadia*), Lessard, Macaluso, McIntosh, Mitchell, Olson, Orlikow, Ormiston, Pascoe, Rapp, Rock, Sherman, Southam, Tolmie. (23)

Aussi présents: L'honorable John Turner, ministre sans portefeuillie, et MM. Emard, Harkness et Hees. (4)

Également présents: Du chemin de fer Pacifique-Canadien, M. R. A. Emerson, président et agent exécutif en chef, et M. I. D. Sinclair, vice-président, membre du conseil d'administration et membre du comité exécutif.

Le Comité reprend l'examen de la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

Le président présente M. R. A. Emerson.

Avant de passer à l'interrogatoire des témoins, le Comité souligne la nécessité de poursuivre ses séances la semaine prochaine et convient de siéger de 9h. 30 du matin à 1h. de l'après-midi le mardi 8 mars, si la Chambre y consent.

Sur la proposition de M. Olson, appuyé par M. Fawcett:

Il est résolu à l'unanimité: Que le Comité demande l'autorisation de siéger pendant les séances de la Chambre, l'autorisation ne portant que sur la seule journée du mardi 8 mars 1966.

MM. Emerson et Sinclair sont appelés et interrogés.

A 3h. de l'après-midi, le Comité lève la séance.

A 3h. 05, le nombre des députés présents n'étant pas suffisant et la tenue d'un scrutin étant prévu à la Chambre, le président annonce que le Comité se réunira de nouveau à 9h. 30 du matin, le mardi 8 mars 1966.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

PROCÈS-VERBAL

TÉMOIGNAGES

VENDREDI 4 mars 1966

• (1.10 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il y a quorum.

Qu'on me permette de présenter aux membres du Comité les témoins que nous avons ici cet après-midi, soit M. R. A. Emerson, du Pacifique-Canadien, de nouveau M. I. D. Sinclair, ainsi que d'autres représentants du Pacifique-Canadien.

Le Pacifique-Canadien a eu l'amabilité de nous fournir les cartes qui vous ont été distribuées; le parcours des voies ferrées y est indiqué en rouge avec pois blanc, le blanc marque les routes aériennes et, sur le littoral de l'est, les lignes rouges solides indiquent les routes maritimes.

Je tiens à en remercier M. Emerson et M. Sinclair.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Puisque c'est moi qui ai soulevé ce point, j'aimerais quand même qu'on pende à un mur de la salle une carte géographique montrant les lignes de chemins de fer du Pacifique et du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Nous allons demander au ministère des Transports de s'en occuper.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ces cartes-ci vont nous aider mais les contrastes n'y sont pas assez saisissants.

Le PRÉSIDENT: Le ministère des Transports s'en occupe en ce moment, monsieur Bell.

Avant de nous mettre au travail et pour ne pas attendre qu'il soit près de 4h., j'aimerais que nous parlions maintenant de nos séances de la semaine prochaine. Évidemment, il faudrait savoir d'abord si nous terminerons aujourd'hui notre interrogatoire des représentants du Pacifique-Canadien. Jusqu'ici nous n'avons pressenti aucun autre groupe. Il nous faudra communiquer avec des syndicats et avec des maires.

Je voudrais demander au comité s'il estime que nous devrions siéger mardi. Si aucune délégation n'est prête à se présenter ce jour-là, il pourra y avoir réunion du sous-comité lundi. Peut-être vaudrait-il mieux convoquer le sous-comité pour lundi afin qu'il détermine le programme de nos séances pour le reste de la semaine.

M. OLSON: Il vaut peut-être mieux que je vous dise dès maintenant que, pour ma part, je suis bien convaincu que nous ne terminerons pas aujourd'hui notre interrogatoire des représentants du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Merci bien. Je sais maintenant à quoi m'en tenir. Devrions-nous dans ce cas nous réunir lundi après-midi ou mardi?

Des VOIX: Mardi.

Le PRÉSIDENT: Mardi matin de 9h. 30 à 1h.? Cela vous convient, messieurs?

(Le Comité est d'accord.)

Quelqu'un voudrait-il présenter une motion pour demander à la Chambre la permission de siéger mardi prochain?

M. OLSON: Je propose cette motion, monsieur le président.

M. FAWCETT: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: J'ai bien l'impression qu'il nous faudra établir notre programme au jour le jour.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Nous allons nous efforcer de libérer aujourd'hui les représentants du Pacifique-Canadien, n'est-ce-pas?

Le PRÉSIDENT: Nous allons essayer mais, après ce qu'ont dit M. Olson aujourd'hui et M. Orlikow hier soir, nous n'aurons pas terminé à 4h.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Y-a-t-il possibilité que nous siégions jusqu'à 6h. aujourd'hui?

Le PRÉSIDENT: Certains membres du Comité cherchent à compléter leurs arrangements de voyage pour aujourd'hui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ils sont braves ceux-là car, d'après les journaux, il y aura vote à la Chambre.

M. OLSON: Quant à moi, monsieur le président, je suis prêt à rester ici jusqu'à minuit mais je suis sûr que cela suffirait à peine; n'oublions pas que nous n'avons pas eu de détails sur les coûts d'exploitation et sur divers autres points qui nous intéressent.

Le PRÉSIDENT: Je m'en rends compte; c'est pourquoi j'ai dit à M. Bell que je devrais m'en tenir à notre première motion qui prévoit l'ajournement pour 4h. Les représentants du Pacifique-Canadien ont dit que 9h. 30 mardi matin leur conviendrait.

Est-ce entendu?

M. MCINTOSH: Est-il convenu qu'il n'y aura pas de questions supplémentaires?

Le PRÉSIDENT: Oui, étant donné que beaucoup de députés veulent interroger les témoins, s'il arrive que quelqu'un qui a déjà eu son tour veuille les interroger après qu'un autre député a déjà amorcé une série de questions, il lui faudra attendre que son tour revienne.

Au moment de l'ajournement hier soir, M. Sinclair n'avait pas terminé sa réponse à une certaine question. Voulez-vous terminer cette réponse, monsieur Sinclair, avant que je passe la parole à M. Orlikow, qui sera le premier à vous interroger?

M. I. D. SINCLAIR, C.R., (*vice-président, membre du conseil d'administration et membre du sous-comité exécutif du Pacifique-Canadien*): Oui, la question portait sur les facteurs de charge du *Canadian*.

A la page 71 du jugement de la Commission, on donne, pour divers secteurs, les facteurs de charge pour juillet 1965 et novembre 1964, soit la période de pointe de la saison d'été et un mois représentatif de l'hiver. Il serait peut-être bon de les consigner au compte rendu.

Juillet 1965	Sudbury vers l'ouest	80 p. 100
	Winnipeg vers l'ouest	78 p. 100
	Ouest jusqu'à Vancouver	71 p. 100
	Vancouver vers l'est	71 p. 100
	Calgary vers l'est	81 p. 100
	Winnipeg vers l'est	78 p. 100

Novembre 1964	Sudbury vers l'ouest	56 p. 100
	Winnipeg vers l'ouest	56 p. 100
	Ouest jusqu'à Vancouver	48 p. 100
	Vancouver vers l'est	42 p. 100
	Calgary vers l'est	53 p. 100
	Winnipeg vers l'est	56 p. 100

Ces données ne couvrent pas la période entière de dix années que mentionnait M. Horner mais j'espère qu'elles seront quand même utiles en ce qu'elles représentent les renseignements les plus récents que nous ayons.

Elles révèlent, en fait, que même durant les mois les plus chargés, il reste de l'espace, beaucoup d'espace même, sur tous les secteurs, à bord du *Canadian*. Durant les mois d'hiver, le facteur de charge est d'environ 50 p. 100; l'été, il va de 71 à 80 p. 100.

Si cela vous va, je demanderais que ce petit tableau qui figure à la page 71 du jugement rendu par la Commission dans la cause du *Dominion*, le 7 janvier 1966, soit versé au compte rendu.

• (1.20 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Orlikow.

M. ORLIKOW: Je commence par féliciter la Pacifique-Canadien de son mémoire et par remercier M. Crump et M. Sinclair des réponses qu'ils ont fournies à nos questions hier. Je comprends très bien pourquoi, tout comme M. Emerson et d'autres représentants qui sont ici déjà, ils ont atteint le sommet de la hiérarchie au Pacifique-Canadien et pourquoi ils sont si bien rémunérés.

Je suis heureux, monsieur le président, que le Pacifique-Canadien, dans son mémoire, aux pages 26 et 27, ait traité du contrat initial conclu entre la compagnie et le gouvernement du Canada non seulement parce que cela nous fournit l'occasion de débattre ces questions mais parce que, sans ce retour en arrière, il ne nous serait pas possible, je pense, d'en venir à des conclusions sur la suppression d'un train en particulier. Il nous faut envisager l'exploitation du réseau pris en bloc et examiner ses rapports avec la population et avec le gouvernement du Canada.

J'avais presque les larmes aux yeux hier, monsieur le président, lorsque M. Sinclair nous a rappelé comment les premiers propriétaires du Pacifique-Canadien avaient dû en quelque sorte mettre leurs bijoux en gage pour pouvoir mener leur œuvre à bien. Il a parlé du contrat qui a été conclu, disant qu'on avait remis aux initiateurs du Pacifique-Canadien 25 millions d'acres de terre et 25 millions de dollars. A la page 27, on nous dit que ces terres ne valaient guère plus de $1.50 l'acre.

Je m'adresse ici à M. Sinclair. Dans son mémoire, il parle de 25 millions d'acres. Dans la publication «Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien—1923-1964», du Comité des finances et des transports publics du Bureau fédéral de la statistique, on donne, au tableau n° 3, les concessions cédées à cette compagnie. Voici les chiffres: 32,800,000 acres du gouvernement fédéral et 11,114,000 acres des gouvernements provinciaux.

M. Sinclair pourrait peut-être nous éclairer là-dessus; avant que nous abordions l'étude de ces questions, il faut que nous sachions à quoi nous en tenir.

M. SINCLAIR: Le titre de ce document indique qu'il s'agit du Pacifique-Canadien et des autres compagnies qui lui sont maintenant intégrées. Autrement dit, le gouvernement fédéral et les provinces ont versé des subventions pour aider les compagnies de chemin de fer. Plus tard, ces compagnies ont été absorbées par le Pacifique-Canadien, soit par cession à bail soit par achat de leur capital-actions. Voilà pourquoi la rubrique n'est pas intitulée, comme le dit M. Orlikow, «Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien», mais bien «Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien et autres compagnies maintenant intégrées...»

M. ORLIKOW: Est-il juste de dire dans ce cas que plus de 44 millions d'acres ont effectivement été concédées?

M. SINCLAIR: Non, parce qu'un certain nombre de ces compagnies, avant d'être absorbées par le Pacifique-Canadien, s'étaient départies d'une part appréciable des terres concédées. C'est ce qui explique le libellé de cette rubrique. Évidemment, certaines des compagnies absorbées étaient propriétaires de concessions qui ont été rattachées au complexe du Pacifique-Canadien.

M. ORLIKOW: Je voudrais demander à M. Sinclair s'il n'est pas vrai que la compagnie à qui ces terres étaient concédées obtenait en même temps non seulement les droits de surface mais aussi le droit de propriété à l'égard de la totalité des mines, minéraux, pétrole et gaz du sous-sol.

M. SINCLAIR: Oui, en effet. Mais le titre donnait droit «aux terres et à tous les minéraux qu'elles pourraient renfermer, à l'exclusion . . .», je dis bien, «à l'exclusion», dans certains cas, de minéraux déterminés, suivant ce que prescrivait la concession, c'est-à-dire le document juridique. En principe, les métaux précieux étaient exclus dans tous les cas. Ils étaient exclus dans tous les cas, et d'autres ressources l'étaient aussi.

Le fait est,—ici encore il faut remonter en arrière,—que lorsque le Pacifique-Canadien a absorbé ces autres chemins de fer, quand il les a achetés, il a payé le prix que valaient ces terres quand elles ont été concédées aux premiers propriétaires. C'est pourquoi cette statistique ne se prête pas tout à fait à l'usage que vous voulez en faire.

M. ORLIKOW: Je voudrais passer pour un instant . . .

M. SINCLAIR: Puis-je ajouter une observation qui pourra peut-être vous éclairer, monsieur Orlikow? A l'égard de ces concessions, qu'elles aient été faites au Pacifique-Canadien, à des entreprises de colonisation ou à des colons individuels, la ligne de conduite du gouvernement consistait à accorder les mêmes droits de propriété dans tous les cas; les titres obtenus par le Pacifique-Canadien, ne différaient donc pas de ceux qui ont pu être accordés à l'ancêtre de quelqu'un qui pourrait fort bien se trouver ici dans cette salle cet après-midi.

M. ORLIKOW: Je ne le conteste pas.

Monsieur le président, dans le mémoire du Pacifique-Canadien, on fait mention d'une subvention initiale de 25 millions de dollars.

A la page 13 du mémoire soumis à la Commission par l'Association des dirigeants de syndicats de cheminots canadiens, on déclare qu'au 31 décembre 1964, le gouvernement fédéral avait versé $106,280,000 au Pacifique-Canadien sous forme de subventions en espèces et dépenses pour fins de construction. En voici une ventilation: gouvernement fédéral, $88,437,000; gouvernements provinciaux, $12,582,000; gouvernements municipaux, $5,261,000, soit plus de 106 millions en tout.

Que pensez-vous de ces chiffres, monsieur Sinclair?

M. SINCLAIR: Encore une fois, monsieur Orlikow, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, le tableau indique clairement qu'il s'agit du Pacifique-Canadien et des autres compagnies qui lui sont maintenant intégrées. Mais je répète que les sommes qui avaient été versées à ces autres compagnies avaient été soit dépensées soit perdues au moment où le Pacifique-Canadien, a absorbé ou acheté ces autres entreprises. Au moment de leur acquistion par le Pacifique-Canadien, plusieurs de ces compagnies étaient dans une situation précaire ou acculées à la faillite. Par conséquent, vous ne pouvez pas utiliser ces chiffres, parce qu'ils sont donnés en bloc. Encore une fois, c'est un élément dont il faut tenir compte.

M. ORLIKOW: Hier, monsieur Sinclair, M. Crump nous a dit que le Pacifique-Canadien a été pendant longtemps, et est encore, un des plus gros contribuables du Canada. Je ne le conteste pas. N'est pas vrai, cependant, qu'au cours des années, les Pacifique-Canadien a pu conclure des accords avec divers gouvernements,—je pense ici aux gouvernements municipaux—en vertu desquels il était libéré de tout impôt ou profitait de taux sensiblement inférieurs à ceux qu'on exigeait des autres contribuables?

Ce n'est pas que mes horizons soient limités, monsieur Sinclair, mais, naturellement, je connais mieux ma propre ville . . .

M. SINCLAIR: Je la connais passablement bien moi aussi, monsieur Orlikow.

(1.30 de l'après-midi)

M. ORLIKOW: Environ 200 contribuables—je parle ici de mémoire—vers les années 1870 ont adopté un règlement municipal exemptant à perpétuité le Pacifique-Canadien de tout impôt local. Il a fallu bien des années pour changer cela; en réalité, je crois que ce n'est qu'à la dernière session de l'assemblée législative du Manitoba, l'an dernier, qu'on a finalement adopté une mesure législative prévoyant qu'à partir d'une certaine date plus ou moins éloignée le Pacifique-Canadien paiera les impôts réguliers à l'égard de ses propriétés de Winnipeg.

N'est-il pas vrai que des accords en ce sens ont été conclus non seulement avec Winnipeg mais avec beaucoup d'autres cités et villes du Canada?

M. SINCLAIR: Je ne voudrais pas vous donner l'impression, messieurs, que je cherche la petite bête mais je crois que M. Orlikow se doit d'exposer les faits avec circonspection.

Voici ce qui s'est passé en ce qui concerne Winnipeg. La ligne principale du Pacifique-Canadien devait passer par Selkirk, à vingt milles au nord de Winnipeg. La population de Winnipeg, se rendant compte que la ligne principale de transport ne toucherait pas leur ville, ont demandé à la compagnie de modifier le parcours qui passait par Selkirk pour le faire passer plutôt par Winnipeg, pour le continuer de là vers l'ouest au lieu de couper directement vers Portage-la-Prairie. Des négociations ont donc eu lieu entre les représentants élus de Winnipeg et le Pacifique-Canadien. Il a été convenu que les terres de la compagnie à Winnipeg seraient exemptes de l'impôt pourvu que la compagnie s'engage, entre autres choses, à construire une gare de voyageurs, à établir à Winnipeg ses principaux ateliers dans la région et à aménager des parcs à bestiaux.

Vers 1949, le conseil de ville de Winnipeg a donné instruction à ses avocats de contester l'accord de 1883 ou 1884,—j'oublie la date exacte. La cause a été entendue par la Cour du banc du Roi du Manitoba, par la Cour d'appel du Manitoba, par la Cour suprême du Canada et par le Conseil privé. L'accord a été confirmé par tous ces tribunaux.

Par la suite, la compagnie a d'elle-même convenu de verser $250,000 par année à la ville de Winnipeg pendant une période de dix ans. C'est ce qu'elle a fait jusqu'à 1964. Puis, sous l'égide du gouvernement de la province du Manitoba, des négociations ont été amorcées l'an dernier entre la ville et la compagnie; comme vous l'avez dit, elles ont abouti à cette loi de l'Assemblée législative, laquelle, soit dit en passant, avait approuvé déjà par statut l'accord conclu en 1883 ou 1884 entre le conseil municipal de Winnipeg et le Pacifique-Canadien. C'est ce qui explique que la province et le gouvernement du Manitoba aient été intéressés à l'accord.

En conséquence, pour remplacer la somme que nous avions convenu de verser chaque année, la compagnie a accepté de s'acheminer graduellement, au cours d'une période d'années, vers le paiement intégral de la taxe à l'égard de ses propriétés.

Voilà ce qui s'est passé à Winnipeg. Vous avez demandé si des accords analogues ont été conclus avec de très nombreuses municipalités. La réponse est non.

M. ORLIKOW: Évidemment, je ne mets pas en doute les affirmations de M. Sinclair. Je n'ai jamais eu la moindre intention de les contester. Tout ce que j'ai voulu dire c'est que la population du Canada a été très généreuse envers le Pacifique-Canadien.

N'est-il pas vrai qu'une sorte d'entente spéciale a été conclue avec la ville de Toronto au sujet des impôts locaux pour l'hôtel Royal-York? Ou se peut-il que le Pacifique-Canadien ne paie pas d'impôts du tout?

M. SINCLAIR: Non, c'est tout à fait inexact, monsieur Orlikow. Avant qu'on entreprenne la construction du Royal-York, pour essayer de stimuler l'aménagement d'installations plus vastes que celles que le constructeur était disposé à envisager,—n'oubliez pas que le Royal-York a compté dès le début 1,200 chambres,—un accord a été conclu, ce qui était du reste chose courante sur le plan municipal à l'époque, en vue d'une évaluation fixe. Cette évaluation était valable pour plusieurs années. Mais ici encore, en somme, des pourparlers ont eu lieu entre la ville et la compagnie et l'évaluation actuelle est la même que celle de n'importe quel autre hôtel.

Ce sont là, monsieur Orlikow et messieurs les membres du comité, des ententes précises conclues par la population; c'est une chose assez courante. Par exemple, on accorde des exemptions de taxes à des entreprises pour qu'elles établissent une usine dans une ville ou dans une municipalité en particulier, ou encore le gouvernement fédéral accorde certains dégrèvements à l'égard d'opérations de forage à la recherche de pétrole dans les îles de l'Arctique. Cela se retrouve dans nos lois actuelles. Plusieurs de ces concessions agissent comme un stimulant. On prévoit, par exemple, un amortissement rapide, ou encore la loi de l'impôt sur le revenu comporte des dispositions spéciales à l'égard des recherches. C'est une façon moderne d'arriver à des résultats qu'on recherchait par d'autres moyens il y a quelques années. Mais je n'y vois rien d'inusité; cela se fait encore.

M. ORLIKOW: Je ne dis pas que c'est inusité; je voulais simplement signaler que le Pacifique-Canadien a...,—je ne critique pas les dirigeants de cette compagnie ni ceux d'aucune autre entreprise qui agissent dans l'intérêt de leurs actionnaires mais je ne suis pas sûr que cet intérêt coïncide nécessairement dans tous les cas avec l'intérêt de l'ensemble de la population. C'est tout ce que j'ai cherché à démontrer jusqu'ici.

M. SINCLAIR: Il ne s'agit pas de l'intérêt des actionnaires; il s'agit de deux partis qui tendent tous deux vers un même but et qui en viennent à un accord.

Cela veut dire que les deux en profiteront, autrement un accord ne serait pas possible. Tout le monde sait que pour qu'on en vienne à un accord il faut que les deux partis s'entendent.

M. ORLIKOW: C'est précisément ce que je voulais démontrer, monsieur le président. Pour qu'un accord fût possible, il fallait que la population, par l'entremise des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, accordât diverses concessions et subventions aux administrateurs du Pacifique-Canadien.

M. SINCLAIR: Pardon, pas aux administrateurs.

M. ORLIKOW: Aux propriétaires du Pacifique-Canadien.

M. SINCLAIR: En échange de quoi la compagnie a assumé certaines obligations déterminées.

M. ORLIKOW: En effet; et c'est à cela que je voudrais en venir.

Voilà précisément le point, monsieur le président. Aux termes de l'article 7 de l'accord conclu entre le gouvernement de l'époque et les organisateurs du Pacifique-Canadien:

> ...la compagnie s'engage dorénavant et à perpétuité à maintenir, à exploiter et à administrer efficacement le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Or, monsieur le président, d'après ce que nous ont dit hier M. Crump et M. Sinclair et d'après les mémoires qu'ils ont soumis à la Commission des transports, il semble que le sens que les administrateurs de la compagnie donnent à cet article c'est qu'ils exploiteront les secteurs de leur entreprise qui sont rentables mais qu'ils ne se sentent pas tenus du tout de maintenir une ligne ou une partie de ligne qui leur occasionne des pertes. Il me semble, monsieur le président,—dans le cas qui nous occupe, la compagnie gagne si c'est pile et la population du Canada perd si c'est face...

M. SINCLAIR: Monsieur Orlikow, vous aurez beau essayer, jamais vous ne vous éloignerez davantage de la vérité.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, je crois...

M. SINCLAIR: Voulez-vous que je vous aide en vous disant pourquoi?

• (1.40 p.m.)

M. ORLIKOW: Ma foi, j'aimerais bien qu'on me le dise mais je tiens à signaler à M. Sinclair que si je me trompe je suis en très bonne compagnie puisque les syndicats qui représentent les employés du Pacifique-Canadien sont d'accord avec moi; les provinces de l'Ouest également, puisqu'elles ont présenté des mémoires en ce sens à la Commission des transports.

M. SINCLAIR: Excusez-moi, monsieur, mais vous avez tort.

M. ORLIKOW: La transcription des témoignages prouvera que j'ai raison, monsieur le président. Je n'ai pas dit que la compagnie ne devra jamais supprimer aucune ligne. Je dis que M. Crump et M. Sinclair ont déclaré hier que ce sont eux qui décideraient. Ils estiment qu'ils ont le droit de décider quelles sont les lignes qui seront maintenues et, à cette fin, ils se fondraient sur la rentabilité.

M. SINCLAIR: Nous n'avons pas dit cela. Vous ne trouverez cela nulle part dans notre mémoire. Nous avons dit exactement le contraire, monsieur Orlikow.

Nous avons déclaré que nous relevons de la Commission des transports et que nous devons nous conformer à la Loi sur les chemins de fer. Mais la loi prévoit que la Commission des transports doit donner son autorisation avant qu'une ligne de chemin de fer puisse être abandonnée. Deuxièmement, avant qu'un service de voyageurs soit supprimé, ladite Commission a le pouvoir de déterminer, aux termes de l'article 315, si cette ligne ou ce service est nécessaire, compte tenu de «tous les intérêts légitimes». Voilà, ce que prescrit la loi adoptée par le Parlement du Canada. Le Pacifique-Canadien ne peut pas décider qu'il va faire ceci ou cela; il n'a pas ce pouvoir. Comme l'a dit M. Crump, nous faisons le premier pas; nous étudions la situation et nous faisons le premier pas. Mais la décision de dernier ressort dépend de la Loi sur les chemins de fer et repose sur la Commission ou sur le Conseil privé.

M. ORLIKOW: Évidemment, la Commission a le dernier mot, à cette réserve près, bien entendu, que le cabinet peut renverser sa décision et c'est précisément ce qu'on lui demande dans ce cas-ci. Quoi qu'il en soit, je voudrais demander à M. Sinclair comment la Commission peut-elle rendre un verdict. Croit-il qu'elle peut juger un cas individuel, la disparition future, par exemple, du *Dominion* et du *Canadian*,—je reviendrai un peu plus tard sur le *Canadian*, —à moins que le gouvernement du Canada ait une politique du transport et que le Pacifique-Canadien en ait une aussi?

Je voudrais que M. Sinclair nous dise si le Pacifique-Canadien a vraiment le sentiment qu'il a l'obligation sociale, à cause de l'accord qu'il a conclu avec la population du Canada lorsqu'on lui a accordé les subventions que j'ai mentionnées, d'exploiter un réseau de transport, y compris un réseau ferroviaire, ou s'il n'entend exploiter que les secteurs de ce réseau dont il peut tirer des bénéfices certains.

M. SINCLAIR: Monsieur le président et monsieur Orlikow, le Pacifique-Canadien, non seulement maintenant mais dans le passé, a toujours dit et démontré qu'il est tenu d'assurer le meilleur service de chemin de fer possible. Un examen du passé et une analyse objective des faits démontrent que, depuis ses débuts jusqu'à maintenant, la compagnie n'a jamais failli à cette obligation.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, nous sommes réunis ici parce que le Pacifique-Canadien, avec l'assentiment de la Commission des transports,—je m'empresse de le dire car M. Sinclair le signalerait avec raison,—a supprimé, éliminé, le train *Dominion*, élément important de son service transcontinental.

Au cours des audiences de la Commission des transports, on a interrogé M. Emerson; à la page 4924, M. Frawley, porte-parole de la province d'Alberta...

M. SINCLAIR: Il n'intervient jamais pour quelqu'un d'autre.

M. ORLIKOW: Je reprends; M. Frawley a demandé:

> Évidemment, ce n'est pas du tout un service transcontinental, n'est-ce pas, monsieur Emerson?

Et voici la réponse:

> En réalité non, pas pour quelqu'un qui voudrait voyager d'un littoral à l'autre. On pourrait dire que ce convoi se compose d'une série de trains locaux reliés les uns aux autres.

Puis M. Frawley posa la question suivante:

> Vous ne vous attendez guère à attirer une clientèle transcontinentale à bord de ce train, n'est-ce pas?

A quoi on a répondu:

> Je ne pense pas, non.

En conséquence, monsieur Emerson, n'est-il pas vrai que le Pacifique-Canadien a éliminé le *Dominion*, élément très important de son service transcontinental?

M. SINCLAIR: Comme M. Emerson est présent, je vais lui laisser le soin de répondre.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, pour qu'il soit possible de mieux comprendre le raisonnement de M. Orlikow, il serait peut-être bon d'insérer ici au compte rendu l'article 315 (1) *b*) de la Loi sur les chemins de fer, chapitre 234 des statuts du Canada.

M. SINCLAIR: L'article 315 (1) b) du chapitre 234 est ainsi conçu:

> La compagnie doit, en conformité de ses pouvoirs, fournir des installations suffisantes et convenables pour le transport, le déchargement et la livraison de ces marchandises et effets.

Il est dit, au paragraphe (3):

> ...en tenant compte de tous les intérêts légitimes.

M. EMERSON: M. Orlikow aurait-il l'obligeance de répéter sa question.

M. ORLIKOW: Je n'aurai pas à la répéter dans sa totalité. Ce que j'ai dit c'est que, au cours des audiences de la Commission des transports, M. Frawley, agissant au nom de l'Alberta, a demandé à M. Emerson si, à la suite de l'élimination,—ici je résume ma question,—par le Pacifique-Canadien des wagons-restaurants à bord du *Dominion*, et de l'élimination, par le Pacifique-Canadien, des wagons-lits à bord du *Dominion*, ce train, tel qu'il existait alors, pouvait vraiment être qualifié de train transcontinental?

• (1.50 p.m.)

M. Emerson a répondu, page 4924,—je ne donne qu'une des réponses:

> Je ne pense pas, non.

Cela ne donne-t-il pas une idée exacte de ce qu'on a fait du *Dominion* avant de le supprimer complètement?

M. EMERSON: Il faut envisager la chose dans sa juste perspective et se rappeler, évidemment, qu'au moment où ces audiences ont eu lieu, c'est-à-dire le 27 ou le 28 septembre, la saison d'hiver était commencée; or les services offerts à ce moment-là étaient très comparables à ceux qu'on offrait durant l'hiver, au cours des années antérieures, en fait, depuis 1960. L'été, c'est une autre affaire.

M. ORLIKOW: Hier, plusieurs députés ont interrogé M. Crump et M. Sinclair sur la possibilité que le même sort soit réservé au *Canadian* qu'au *Dominion* et ces deux messieurs ont répondu assez clairement. Je n'ai pas sous les yeux le compte rendu d'hier mais ils ont dit que cela n'arriverait pas. Je suis heureux que M. Emerson soit ici car il a témoigné au nom de la compagnie aux audiences de la Commission des transports.

M. Frawley a continué d'interroger M. Emerson; je vais vous lire sa question et la réponse de M. Emerson. Voici la question:

> Aux audiences de la Commission MacPherson, alors que j'interrogeais M. Crump, je lui ai dit, très confiant: «Jamais vous ne supprimerez le *Canadian* monsieur Crump»; il m'a regardé dans les yeux, comme il sait le faire, et m'a dit: «Monsieur Frawley, on vous réserve peut-être une surprise». Il semble que maintenant cette surprise soit sur le point de se concrétiser. Un jour ou l'autre vous voudrez supprimer le *Canadian*.

Et voici la réponse de M. Emerson, page 4941:

> Ma foi, cela n'entre pas dans nos projets pour cette année.

Ces déclarations, monsieur le président, sont difficiles à concilier; je voudrais que M. Emerson nous explique la différence entre «Ma foi, cela n'entre pas dans nos projets pour cette année» et les déclarations qu'ont faites hier M. Crump et M. Sinclair portant qu'on se propose de maintenir le *Canadian* en service.

M. EMERSON: J'irai plus loin, monsieur le président: cet entretien avec M. Frawley date de 1965; c'est une chose du passé. Je dirai même que nous ne prévoyons pas que ce train soit supprimé en 1966, ni en 1967. Naturellement, plus on s'éloigne dans le temps moins on est sûr des événements.

M. ORLIKOW: Je suis heureux, monsieur le président, que M. Emerson soit présent; il répond très bien et en peu de mots. Je voudrais demander aux députés de réfléchir à ce qu'a dit M. Emerson. Il s'est engagé à maintenir le *Canadian* pendant les trois prochaines années mais, au-delà de cette limite, il ne garantit rien.

Le PRÉSIDENT: La tournure que prend votre interrogatoire m'inquiète un peu, monsieur Orlikow. Vous semblez vouloir adopter la procédure des tribunaux et vous vous reportez à la transcription de délibérations qui ne figureront pas dans notre compte rendu; en somme, vous contreinterrogez les témoins pour tenter de démontrer qu'ils se contredisent. Je le répète, M. Emerson n'a pas cette transcription sous les yeux. Vous pourriez peut-être poser les mêmes questions mais d'une façon différente, par exemple «Avez-vous dit ceci?» ou «Avez-vous dit cela?» Elles seraient ainsi plus acceptables. Votre façon d'interroger les témoins me paraît s'écarter de la procédure que suit habituellement le Comité.

M. HORNER (*Acadia*): Pas du tout, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner, vous permettez à M. Orlikow de continuer?

M. ORLIKOW: Monsieur le président, si jamais M. Emerson estime que je suis injuste envers lui, je l'engage à le dire. S'il se croit incapable de répondre de mémoire à l'une ou l'autre de mes questions, je l'invite à le dire. Il peut nous faire savoir qu'il aimerait consulter les dossiers avant de répondre. Je ne lui en voudrai pas pour autant.

Le PRÉSIDENT: Vous comprenez pourquoi, n'est-ce-pas, j'ai porté ce fait à votre attention.

M. ORLIKOW: A ces mêmes audiences de la Commission des transports, un des autres représentants du Pacifique-Canadien, M. Fraser, un des dirigeants du

service des voyageurs, a lui aussi été interregé par M. Frawley. Voici la question qu'on lui a posée:

> En somme, nous en revenons à votre attitude générale, à savoir qu'un jour ou l'autre vous voudriez vous retirer du service des voyageurs.

Et voici la réponse, qui figure à la page 4963:

> Notre attitude générale peut se résumer ainsi: L'engagement qu'a pris la compagnie aux termes de son contrat avec le gouvernement, les conclusions de la Commission royale MacPherson, les recommandations du Conseil économique du Canada, les directives de l'Administration des produits alimentaires et du commerce, mènent invariablement à la même conclusion, c'est-à-dire, si je puis m'exprimer ainsi, qu'il serait illogique et déraisonnable de maintenir un service qui n'est pas rentable et qui se solde par une perte. On aboutit toujours à la même conclusion.

M. Fraser a dit qu'il est très possible que la compagnie se retire complètement du service des voyageurs, si la situation ne change pas; je voudrais savoir ce qu'en pense M. Emerson.

M. EMERSON: Monsieur Orlikow, je ne suis ni prophète ni fils de prophète et il m'est impossible, comme il est impossible à qui que ce soit, de prévoir ce qui pourra arriver plus tard.

Quant à savoir si la compagnie souhaiterait se retirer du service des voyageurs, je réponds carrément non. Nous sommes fiers de nos très longs et très honorables états de service dans ce domaine; jusqu'à ces dernières années, notre compagnie a joué un rôle de premier plan dans le transport transcontinental. C'est un service que nous hésiterions à abandonner. Pendant ces longues années, beaucoup de contacts très intéressants et très agréables se sont noués et c'est à grand regret que nous les verrions se dénouer; mais malheureusement ce service s'achemine vers un déclin sous la pression de forces économiques implacables. Quoi qu'il en soit, c'est une autre histoire et ce n'est pas pour aujourd'hui.

• (2.00 p.m.)

M. ORLIKOW: Je voudrais poser une autre question à M. Emerson. N'est-il pas étrange que le Pacifique-Canadien cherche à se retirer du service des voyageurs pendant que le National-Canadien évolue précisément en sens contraire et tente d'accroître sa clientèle de ce côté? Est-ce que ce concours de circonstances ne vous paraît pas très étrange?

M. EMERSON: Pas tellement, si vous tenez compte du fait que les deux chemins de fer, sur le plan de leur évolution et de leur exploitation, sont placés dans des circonstances différentes.

M. ORLIKOW: Je sais bien que le National-Canadien est une entreprise d'État financée par des deniers publics mais, comme je l'ai déjà dit, le Pacifique-Canadien lui aussi a été financé dans une large mesure par des deniers publics.

M. EMERSON: Ce n'est pas mon avis.

M. ORLIKOW: Les documents le prouvent, je pense. Ils démontrent également à l'évidence que le trésor public a versé de fortes sommes au Pacifique-Canadien.

M. EMERSON: A des fins de construction.

M. ORLIKOW: Qu'on me laisse finir. Je serais très heureux que M. Emerson réponde en quelques mots à la question suivante: «Croit-il que le Pacifique-Canadien n'est pas tenu de maintenir ses services de voyageurs s'ils ne sont pas

rentables, pour compenser pour ses opérations ferroviaires et autres très profitables qui ont été financées dans une large mesure par la population du Canada?».

M. EMERSON: Je dois d'abord exprimer mon désaccord: elles n'ont pas été financées dans une large mesure par la population du Canada. Des subventions ont été versées à la compagnie à des fins de construction, en retour de quoi la compagnie a pris des engagements dont elle s'est fidèlement acquittée. Pour ce qui est de ces obligations, ou de ces responsabilités sociales si vous préférez, la compagnie s'est engagée envers le Canada à assurer le service de transport le plus efficace possible; dans le monde changeant où nous vivons, cela ne peut se faire que par une adaptation aux changements très nombreux et très rapides qui se font autour de nous.

M. ORLIKOW: Hier, M. Crump et M. Sinclair ont parlé de l'exploitation des services de voyageurs d'après la demande réelle; ils ont versé au compte rendu le chiffre des pertes, non pas pour le *Dominion* en particulier mais pour l'ensemble des opérations ferroviaires. Il est évident que les pertes ont commencé à s'accumuler en 1960.

M. EMERSON: Je m'excuse mais je ne sais pas au juste ce que vous demandez. Parlez-vous des pertes pour l'ensemble des opérations ferroviaires?

M. ORLIKOW: Non, pour les services de voyageurs. Quand le Pacifique-Canadien a-t-il commencé à réduire ce type de services à bord du *Dominion*? Quand a-t-il supprimé les wagons-restaurants, les wagons-lits, le service du courrier, et ainsi de suite?

M. EMERSON: Vous en trouverez un résumé, je pense, monsieur Orlikow, dans la décision de la Commission, dont nous avons déjà parlé, à partir de la page 7, ainsi qu'aux pages 7 (A), 7 (B) et 7 (C). On y donne un sommaire sur l'exploitation de nos services transcontinentaux de voyageurs.

M. ORLIKOW: Mais cela a commencé vers 1960, n'est-ce-pas?

M. EMERSON: Il y a eu certains changements, oui, en 1960. Le convoi d'hiver du *Dominion* a été sensiblement réduit.

M. ORLIKOW: Que voulez-vous dire?

M. EMERSON: On a réduit le nombre des wagons ainsi que les options offertes à bord aux voyageurs; plus précisément, on a supprimé les wagons-lits entre Montréal et Vancouver.

M. ORLIKOW: Comment la compagnie pouvait-elle espérer attirer de nouveaux clients à bord de ses trains transcontinentaux, entre Montréal et Vancouver, Montréal et Winnipeg ou Winnipeg et Vancouver, après qu'elle eut supprimé les wagons-lits? Est-ce que les dirigeants se sont imaginé en 1960 que les gens voyageraient à bord de ces trains désormais dépourvus de ce service?

M. EMERSON: Non, je crois que vous abordez la question à rebours. Pour commencer, si ces services ont été supprimés c'est parce qu'ils n'attiraient pas un nombre suffisant de clients; ce sont les clients qui nous ont désertés les premiers; les services n'ont été supprimés que par la suite.

M. ORLIKOW: Mais, vous saviez qu'en réduisant vos services vous auriez encore moins de clients, n'est-ce-pas?

M. EMERSON: Évidemment. Si vous envisagez le point de vue le plus étroit, vous ne pouvez réduire le service tant qu'il peut se trouver à quelque moment, quelque lieu que ce soit, un client qui veuille en faire usage. Alors, vous en arrivez à une impasse.

M. ORLIKOW: A ce moment-là, quand il devint clair que les voyageurs ne faisaient plus usage du *Dominion*, c'est à se demander pourquoi la compagnie ne s'est pas présentée devant la Commission des Transports pour s'exprimer ainsi: «Voyez, ce service n'est plus en usage; nous aimerions le discontinuer», au lieu de le réduire d'année en année pour que de fait la Commission des Transports ne se trouve devant le fait accompli.

M. EMERSON: M'est avis que le geste que nous avons posé aurait de beaucoup simplifié et rendu plus facile le problème de la Commission des Transports que la méthode de rechange que vous soumettez. Et, en y regardant à nouveau, c'est peut-être ce que nous aurions fait. Mais, en agissant au mieux de notre jugement et avec l'espoir de nous conserver la clientèle dans certaines régions, particulièrement là où il y avait un service de wagons-lits, tout en nous souvenant que ce train constituait notre trafic préférentiel, nous avons opté pour l'autre méthode.

M. ORLIKOW: Hier, M. Sinclair a fait mention du nombre d'employés qui ont perdu leur situation du fait de ces changements. Mme Rideout a fait également une déclaration qui laissa l'impression—c'est du moins l'impression que j'en eus; je ne sais pas ce qu'elle pensait au juste—que la plupart de ce petit nombre —je cite de mémoire; je crois que le nombre était inférieur à 200—peuvent descendre la voie, pour employer l'expression des cheminots, en d'autres termes, il leur fut facile de déplacer des employés ayant moins d'années de service de sorte qu'il y aurait moins de perte du point de vue de l'emploi. Ai-je résumé la situation correctement?

M. SINCLAIR: M. Crump enregistra des chiffres hier soir et m'est avis que le nombre du débat était trop bas; de toute façon M. Emerson a les faits en main et je lui demanderai de nous donner les chiffres exacts.

M. EMERSON: Sur un total de 394 employés impliqués dans le fonctionnement des lignes *Dominion* tant entre Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto—287 d'entre eux ont obtenu un autre emploi immédiatement.

M. ANDRAS: Avez-vous bien dit 287?

M. EMERSON: Oui, en effet, c'est bien cela. Dix-neuf personnes recevaient l'offre d'un autre emploi tandis que l'on estime à 88 le nombre de ceux qui furent congédiés.

M. ORLIKOW: Je voudrais obtenir plus de précisions sur ce chiffre de 394; lorsque vous mentionnez 394, à partir de quelle date faites-vous ce calcul?

M. EMERSON: La situation en était à ce point au 15 février.

M. ORLIKOW: C'est bien l'année à laquelle je fais allusion.

M. EMERSON: Je m'excuse. Juste avant l'interruption dans les deux cas.

M. ORLIKOW: En 1965?

M. EMERSON: Plus tard que cela, en 1966; janvier 1966, dans les deux cas.

• (2.10 p.m.)

M. ORLIKOW: J'aurais voulu discuter avec M. Emerson les pertes encourues à partir du moment où l'on commença à amputer le *Dominion* jusqu'au jour où il finit par disparaître. Combien me diriez-vous qu'il y avait d'employés mis à pied?

M. EMERSON: Il y en avait 88.

M. ORLIKOW: J'ai ici une lettre écrite par M. A. R. Blanchette—et je puis déposer cette lettre, si vous le désirez—Représentant International de la Fraternité des préposés aux wagons-lits—dans laquelle il déclare—ce qui ne contredit pas les chiffres de M. Emerson:

> Emplois perdus pour les porteurs à compter du 7 septembre 1965, date à laquelle le *Dominion* fut grandement réduit par l'enlèvement des wagons-restaurants et des wagons-lits...168.
>
> Les emplois de porteurs perdus tant par la récente suppression et la diminuation du service dans le train *Dominion* avec en plus l'entière suppression du service-voyageurs par le C.P.R. dans la région Toronto-Montréal-Ottawa; région de Montréal 19; de Toronto 10; de Winnipeg 3, soit un total de 32 formant ainsi un total global de 200.

Or si ce nombre est exact, je me demande si M. Emerson pourrait nous dire où ces 200 personnes ont été absorbées?

M. EMERSON: Je ne suis pas sans me rendre compte que vous avez facilement reconnu que les chiffres que M. Blanchette vous a donnés proviennent des opérations de l'été 1965 sur le *Dominion* alors que le transport comportait des wagons-lit aussi bien que des wagons-restaurants. Le personnel comprenait dans une large mesure des employés temporaires qui, comme ils le font normalement, retournent à leurs études et, pour le prouver, nous avions en 1965 un total de 408 employés temporaires qui furent engagés pour le wagons-lits et, sur ce nombre, 393 étaient étudiants et les 15 autres nous venaient de la rue. Et, dans le cours normal des choses, 300 de ces étudiants retournèrent à leurs études, pour ne plus être disponibles.

M. ORLIKOW: Mais, l'été suivant alors qu'ils cherchaient à nouveau des positions, il leur serait impossible de s'adresser au Pacifique-Canadien pour une situation.

M. EMERSON: Bien, ça c'est une autre affaire. Il se pourrait fort bien que nous ayons un emploi plus rémunérateur et plus utile à leur offrir.

M. ANDRAS: Il se peut aussi que l'année suivante nombre d'entre eux ne soient plus disponibles pour pareil emploi.

M. ROCK: Non, en effet, ceux-là seraient peut-être devenus soit médecins, avocats ou que sais-je.

M. ORLIKOW: Combien d'employés permanents du Pacifique-Canadien qui sont membres de la Fraternité de M. Blanchette auront perdu leur situation comme suite à la suppression du *Dominion* et des changements survenus sur le parcours Montréal-Toronto-Ottawa?

M. EMERSON: Je le regrette, mais il m'est impossible de vous en donner le nombre.

M. ORLIKOW: Dans ce cas, je ferai ce que j'ai dit que je ferais; pourriez-vous nous procurer ces renseignements et nous les soumettre plus tard?

M. EMERSON: Ce n'est pas une affaire aussi simple que de compter des nez, ainsi que vous le suggérez. Je dirais que l'effet principal, de ce côté-là, se fit surtout sentir à la suite de la suppression de nos services entre Ottawa-Toronto et ceux de Montréal-Toronto. Ce fut là le point qui affecta le plus le personnel des wagons-restaurants, comme les garçons des salons.

M. ORLIKOW: Mais, sûrement, monsieur Emerson, quand on y songe bien sérieusement l'une des choses que vous avez dans l'industrie ferroviaire à l'issue de vos négociations collectives, c'est le prélèvement des cotisations syndicales. Il ne serait donc pas difficile pour le Pacifique-Canadien de dire au comité—et je ne vous demande pas de renseignements immédiatement—combien

d'employés affiliés à la Fraternité des préposés aux wagons-lits le Pacifique-Canadien emploie-t-il actuellement. Combien en faisaient partie à la même époque l'an dernier? Combien y en avait-il l'année précédente? Il me semble qu'il vous serait facile de me donner le renseignement?

M. EMERSON: Non, peut-être pas. Mais vous comprenez qu'il reste toujours le problème des déplacements; il y a toujours des changements qui se produisent de temps à autre, des démissions, de nouveaux embauchages, des promotions, que sais-je, et si l'on tient compte de ces chiffres pour en attribuer la différence seulement aux changements survenus dans le service des trains cela peut nous amener à une conclusion erronée.

M. ORLIKOW: Monsieur Emerson, je ne crois pas que vous puissiez vous formaliser à propos de ce que je vous ai demandé. Je ne vous demande pas ce qui était arrivé aux employés A, B, C, D, E. Si, il y a deux ans, à titre d'exemple seulement, 500 porteurs étaient à votre service dont vous reteniez les contributions syndicales, combien en avez-vous maintenant?

M. EMERSON: Nous examinerons volontiers cette question pour nous rendre compte si ces chiffres sont disponibles.

M. ORLIKOW: Peut-on retourner à 1959?

M. EMERSON: Si vous insistez sur 1959, vous nous demandez d'aller un peu loin dans nos registres. Et ce sont des registres que nous ne gardons pas indéfiniment. A bien y songer, l'entreposage n'est pas sans nous causer un certain problème et le moyen d'y accéder en est un autre, mais nous retournerons en arrière deux ou trois ans pour nous rendre compte de la situation et voir ce que nous pouvons vous procurer et vous fournir. Il faut se souvenir, cependant, que plusieurs facteurs, outre les changements dont il est actuellement question, ont un rôle à jouer dans ces rapports aussi bien que dans les changements relatifs au nombre d'employés impliqués.

M. ORLIKOW: Je vous demanderais, monsieur Emerson, d'essayer d'obtenir ces chiffres depuis 1959, car j'ai la quasi-certitude que le syndicat dont il est question viendra nous présenter ses chiffres. Et je vous en avertis, de toute façon, au cas où vous auriez à comparer et vérifier vos chiffres.

Je voudrais maintenant m'intéresser à un autre groupe d'employés. Les employés des wagons-restaurants qui sont membres de la Fraternité des employés de chemin de fer. J'ai devant moi une lettre de M. John Browne, leur président général, lettre que je peux déposer. Les chiffres qu'il nous soumet ne correspondent nullement à ceux que nous ont fournis M. Emerson et M. Crump, à moins qu'ils ne tiennent compte que d'un très court laps de temps des deux dernières années. Ce dont M. Browne nous entretient, c'est de la période où le service du train *Dominion* a commencé à se détériorer. Je puis vous résumer cette lettre, mais je puis la remettre à M. Emerson ou au comité si tel est leur désir. M. Browne écrit que durant la saison d'hiver 1959-1960. . .

M. BYRNE: Ce gars-là va-t-il être seul à parler? Me serait-il permis le rappeler qu'il cause depuis plus d'une heure. Il y aurait peut-être d'autres membres du comité qui auraient des questions à poser.

M. ORLIKOW: J'ai passé presque toute la journée d'hier ici.

M. BYRNE: Moi de même.

M. ORLIKOW: Je serais très heureux, en effet, si le président m'y enjoint, de me taire. Il m'est absolument égal de poser mes questions en une, deux, voire cinq périodes. Je m'en tiens aux directives du président. S'il veut que je me taise, je peux compléter cette partie de l'exploitation effective du C.P.R.

M. BYRNE: Un changement d'orateur aiderait les choses!

Le PRÉSIDENT: Vous serait-il possible de terminer votre série de questions, monsieur Orlikow? Quelques membres du comité me font remarquer que le temps passe. Et vous n'êtes pas sans vous rendre compte qu'un autre pourrait aussi avoir des questions à poser. Finissez, je vous prie, ce que vous avez commencé.

• (2.20 p.m.)

M. ORLIKOW: Selon M. Browne, le nombre d'employés des wagons-restaurants sur les deux trains transcontinentaux, le *Dominion* et le *Canadian*—et s'agit de l'hiver 1959-1960—était de 355. Durant l'hiver de 1965-1966 le nombre d'employés des wagons-restaurants sur le seul train qui restait—le *Canadian*—était de 174. Ainsi, la perte d'emploi occasionnée par la supression du *Dominion* fut de 161 places. Il y eut approximativement 50 emplois à temps partiel à la suite des vacances et autres causes. Je me demande si M. Emerson veut faire des commentaires ou s'il aimerait vérifier les chiffres à ce sujet.

M. EMERSON: Vous avez dû faire erreur sur une année. J'ai compris que vous aviez dit 1955-1956.

M. ORLIKOW: Je voulais dire 1959-1960, il y avait 355 emplois en 1959-1960, 174 en 1965-1966 et une perte d'emploi de 161 à la suite des changements, mais des 50 emplois à temps partiel durant les vacances.

M. EMERSON: 181 est le nombre exact.

M. ORLIKOW: M. Browne a dû commettre une erreur à ce moment-là.

M. EMERSON: Il y a donc un commentaire qui s'impose. Vous examinez actuellement une période qui s'échelonne sur six ans. Il s'en est suivi au cours de ces six années une réduction dans le service des trains de voyageurs transcontinentaux, ce qui a malheureusement apporté une réduction équivalente d'emploi, mais encore une fois, cette situation est la conséquence inévitable de la détérioration de la demande réelle de ce service.

M. ORLIKOW: D'après M. Browne, la supression des trains entre Montréal et Toronto—les trains 21 et 22—le 1er octobre 1965, ont entraîné la perte de 40 emplois. Ce chiffre vous semble-t-il raisonnable?

M. EMERSON: Dans ce terrain de balle, je suppose.

M. ORLIKOW: M. Browne nous dit plus loin qu'en octobre 1958 il y avait 787 employés dans le service des wagons-restaurants et que ce chiffre baissa en février 1966 à 350, ce qui entraîna dans ce seul service une perte de 437 emplois. Est-ce que cela vous paraît être un résumé fidèle de la situation?

M. EMERSON: Il est évident que je ne puis affirmer si ces chiffres sont véridiques ou non sans les avoir vérifiés. Cela ne me paraît pas impossible. Cependant, personne ne doit en conclure que du fait que ces personnes aient été déplacées de l'emploi qu'ils occupaient auparavant elles sont nécessairement en chômage; elles peuvent fort bien occuper des positions équivalentes dans la compagnie ou ailleurs.

M. ORLIKOW: Mais, n'auraient-elles pas des droits d'ancienneté, en vertu de certaines ententes, à des emplois avec le C.P.R. n'est-ce pas?

M. EMERSON: Tout dépend; quelques-uns oui, quelques autres non.

M. ORLIKOW: M. Browne croit que la supression du *Dominion* pour l'été—si l'on juge de la façon dont les choses se sont passées récemment—entraînera la perte de 400 positions pour l'été, alors que ces positions étaient normalement occupées par des étudiants. La chose est vraie?

M. EMERSON: La question ne me semble pas invraisemblable. Ces positions, de toute façon, ne seraient pas offertes dans ce service.

M. ALLMAND: Monsieur le président, j'aurais à préciser un rappel au Règlement quant à certaines remarques qui ont été faites hier par M. Horner en ce qui a trait au mouvement du fret, avec le blé etc. . . Je me demande si l'on ne s'éloigne pas trop du sujet principal. Nous parlons actuellement des conditions de travail comme conséquence du service-voyageurs et de la perte d'emploi des personnes mises à pied.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien lire attentivement les termes de notre mandat, voici ce qu'il y est dit:

> Que la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien pour répondre à la demande réelle du public pour ce service et des effets de ce programme et de ces projets, soit déférée au Comité permanent des transports et communications pour qu'il l'étudie et en fasse rapport.

Le sujet est fort étendu, mais je crois qu'il est dans l'ordre.

M. ALLMAND: Je veux être certain qu'il l'est.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas d'objection.

M. ALLMAND: Ne croyez-vous pas que nous puissions en discuter?

Le PRÉSIDENT: Cela fait partie de notre mandat, les effets du service-voyageur ou la supression de ce service.

Je vais demander à M. Orlikow de poursuivre son interrogatoire plus rapidement.

M. ORLIKOW: Je n'ai plus qu'une seule question. J'aimerais que M. Emerson explique au comité immédiatement, ou à un autre moment, ce qui suit. M. Crump—et ce n'est point de la critique—nous disait hier que la plupart de ces gens qui ne travailleront plus sur le *Dominion* pourraient récolter autre chose, et ainsi de suite. Je voudrais que M. Emerson dise au comité ce qu'il entend quand une personne a perdu son emploi et qu'elle doive en bousculer une autre pour se créer une nouvelle situation. Si cet employé doit déménager, comme cela arrive souvent, d'Ottawa et de Winnipeg à une autre ville, et que cela se fait parce que la compagnie a jugé dans sa sagesse que c'était une bonne affaire, peut-on savoir si la compagnie contribue au coût de son déménagement, du transport de sa famille et ce qui peut lui en coûter pour vendre sa maison et s'en racheter une autre, et cætera.

M. EMERSON: Très peu de ces gens seraient forcés de déménager. Presque tous, je l'espère, pourraient se prévaloir de leur ancienneté aux terminus où ils sont présentement affectés.

M. ORLIKOW: Mais supposons qu'ils doivent déménager?

M. EMERSON: S'ils ont à déménager et vous devez vous souvenir que ce déménagement n'est pas une initiative, pas plus qu'une volonté exprimée par la compagnie; c'est un déménagement qui leur est permis suivant les termes de l'entente qui existe leur permettant de le faire pour exercer leur ancienneté afin de conserver leur position dans un endroit différent. Ce n'est donc pas une exigence mais un privilège, si vous le préférez ainsi. S'il s'agit de changer de résidence, la compagnie se charge des frais de déménagement de l'ameublement. La compagnie ne se rend pas responsable, cependant, des pertes qui peuvent être encourues dans la vente d'une propriété, parce que telle n'est pas notre responsabilité.

M. ORLIKOW: Je me rends compte que j'ai pris une heure de votre temps. Mais, je veux dire que j'ai une autre série de questions pour plus tard. J'ai une série de questions à poser qui, puisqu'elles ont été soulevées par la compagnie, implique les relations du C.P.R. et de ses filiales, telles que *Canadian Pacific Investments*. Je crois que la chose est importante, si nous devons examiner l'ensemble du tableau que nous avons devant nous.

Le PRÉSIDENT: Nous en parlerons en temps et lieu.

M. ORLIKOW: J'apprécie le temps que l'on m'a accordé.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais faire comprendre aux members du Comité que s'ils ne peuvent abréger leurs questions, personne n'aura alors le temps de poser toutes les questions qui les intéressent. Je voudrais donc donner à ceux qui ne l'ont pas encore eue la chance de questionner eux aussi les témoins.

M. ALLMAND: Je me demande si le Comité ne songerait pas à limiter le temps réservé aux questions, comme cela se pratique à la Chambre, disons à environ une demi-heure?

Le PRÉSIDENT: Non, je ne suis pas disposé à imposer une limite de temps sur aucune des questions. Ça n'a jamais été la coutume pour aucun des comités depuis que je suis ici et je n'ai pas l'intention d'en prendre l'initiative avec ce Comité. Toutefois, le Président est d'avis que les membres doivent s'en tenir à une certaine discrétion.

• (2.30 p.m.)

M. ANDRAS: J'ai une question à poser, mais elle ne touche en rien la direction du Pacifique-Canadien, mais la procédure à suivre dans ce Comité. Ne nous est-il pas possible d'obtenir une transcription journalière de nos réunions? Il est très important qu'il y ait suite dans cette phase de nos délibérations.

Le PRÉSIDENT: Nous obtiendrons le plus tôt possible les témoignages des auditions du Comité. Le service des informations ainsi que le secrétaire font tout ce qu'ils peuvent pour hâter leur travail, de même que la traduction de l'anglais au français des procès-verbaux qui se fait le plus tôt possible. Toutefois, il est d'autres réunions de Comités et les membres en connaissent les problèmes qu'ils nous ont causés. Nous avons déjà fait une demande en vue d'obtenir une transcription des témoignages rendus à ce comité et je suis porté à croire qu'elle sera faite incessamment. Mais, de toute façon, je ferai part à nouveau de nos besoins au secrétaire.

M. PASCOE: Monsieur le président, il me semble que je peux être très bref parce que quelques-unes des questions que je voulais poser concernant les réductions dans les services du *Dominion* ont déjà été posées et répondues, mais il me reste deux ou trois questions sur lesquelles je veux obtenir des réponses des officiers du P.-C.

En premier lieu, j'ai un commentaire d'ordre général à faire, qui est probablement de nature plutôt locale que d'intérêt national. J'endosse la remarque qui a été faite hier par M. Sherman à l'effet que le P.-C. ne se soit pas très bien acquitté de sa tâche en informant le public de la suppression du *Dominion*. Je crois qu'on a généralement l'impression que c'est le *Dominion* qui a abandonné le public plutôt que le public qui l'aurait fait. Et j'en pense presque autant moi-même; je crois que vous avez diminué le service à tel point que le public a cessé d'en faire usage.

Je veux faire quelques observations, deux ou trois d'ordre général et la première a déjà été faite plusieurs fois. Dans le sommaire de votre exposé sur le transport des voyageurs au Canada, vous parlez de commodité et de confort. Ceci apparaît à la page 2 de votre exposé. Ce sont les deux points sur lesquels il

faudrait insister à ce stade-ci, justement parce que le public voyageur ne trouvait ni le confort ni la commodité qui pouvaient l'encourager à se servir du Dominion. Et j'en ai la preuve par les remarques qui ont été faites à la réunion de tous les maires des villes de Calgary à Winnipeg. Leurs commentaires forment une lecture intéressante. Ils ajournèrent la réunion en déclarant qu'ils étaient en faveur d'un service ferroviaire à caractère national dont le principal souci serait le service au public voyageur. Et j'appuie sur les mots «service au public», parce que ceci est la grande objection à l'utilité du *Dominion*. Parce qu'il ne semblait pas répondre aux exigences du public.

La seconde remarque se trouve à la page 12 de votre dossier principal là où vous faites allusion au choc, tant économique que social qui résulterait de l'abandon du service-voyageur. Je dois admettre, en ce qui me concerne, que mon point de vue est purement local, puisque je ne parle que de ma ville de Moose Jaw. Je voudrais que M. Crump fût ici parce qu'il a lui-même travaillé à Moose Jaw, et il se souvient fort bien du temps où Moose Jaw était connue comme «la ville ferroviaire de l'Ouest». Il s'y trouvait un point divisionnaire qui comportait une rotonde. Les grands bureaux du P.-C. ont été loués à la ville pour en faire son hôtel de ville. Je ne voudrais pas insinuer que Moose Jaw a rétrogradé, parce que, au contraire, elle a progressé d'une autre façon, mais du point de vue économique et social Moose Jaw a souffert quand même dans une grande mesure. J'essaie tout simplement de souligner que d'autres considérations que les profits et pertes du P.-C. dans son budget doivent entrer en ligne de compte. M'est avis que les effets économiques et sociaux doivent être considérés. Je ne suis pas sans me rendre compte qu'il est triste et lamentable de voir les vieilles locomotives à vapeur dans l'artère principale de Moose Jaw. Elles rappellent aux gens du pays le bon vieux temps. C'est bien là le point que je voulais vous faire sentir.

Me serait-il permis de répéter certains commentaires entendus à la réunion des maires? Le directeur des travaux publics de Medicine Hat nous disait qu'en permettant la suppression du *Dominion* le Commissaire des Transports n'avait pas mesuré le choc social et économique que cela causerait aux différentes communautés s'étendant le long de la voie principale du P.-C. C'était au gouvernement fédéral à y voir. Je vais accentuer un point qui a été soulevé plusieurs fois. Puisque l'Ouest canadien a comblé le P.-C. de millions de dollars en blé, huile, animaux et transport de potasse, non seulement nous méritons bien un service-voyageurs, mais au contraire on devrait l'améliorer. C'est l'observation générale que je voulais faire.

Maintenant, il y a deux ou trois questions bien directes à poser. Hier, j'ai mentionné un message de M. Spence, avocat conseil de la commission du P.-C.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pascoe, est-ce que le télégramme que vous avez lu hier avait trait aux expéditions de blé?

M. PASCOE: Non, il ne s'agit pas de cela. Voici ce que dit M. Spence dans son message:

> Afin d'éviter de sérieux inconvénients au public, on prévoit de nouveaux services et commodités sur le train «Canadian».

Voici un problème personnel, mais aussitôt que j'ai entendu dire, au début de janvier, que le congé de Pâques débuterait le 6 avril, j'ai fait un appel téléphonique immédiatement pour faire mes réservations, pour rentrer chez moi à Moose Jaw et, sans plus attendre, mon nom fut inscrit sur la liste d'attente. Je me rends évidemment compte que Pâques est une période de pointe. Y aura-t-il des places sur le *Canadian,* et comment procédera-t-on? Y ajoutera-t-on des wagons? Je me suis laissé dire que le P.-C. commandait des «diesel» plus puissants. Y aura-t-il réellement plus de wagons?

M. EMERSON: Il ne s'agit pas d'un train de voyageurs. La limite de la longueur d'un train de voyageurs n'a rien à voir à la puissance des «diesel» qui doivent les tirer. En hiver, vous envisagez la difficulté d'avoir à chauffer les trains à la vapeur, qui vous provient de la locomotive de tête, ce qui la force à repousser la vapeur sur une distance d'environ un quart de mille par température très basse avec laquelle vous êtes familiers, comme je le suis moi-même, parce que j'ai travaillé tant à Moose Jaw qu'à Regina il y a quelques années. Je me souviens très bien de toutes ces choses. Et cela pose un problème considérable. En été, vous n'avez pas les mêmes inconvénients, mais la longueur des trains, en ce qui regarde le service aux voyageurs n'est pas davantage illimitée.

Quant aux services additionnels, s'agit-il des Pâques qui viennent?

M. PASCOE: Oui, je vais dans l'Ouest le 6 avril.

M. EMERSON: Il y a naturellement des périodes de pointe. Je ne puis évidemment pas vous dire ce qu'il en est sans m'assurer au bureau des réservations. C'est ce que j'ai fait et j'ai, de plus, vérifié à nouveau pour être bien certain.

M. PASCOE: Je réalise fort bien que c'est le congé de Pâques.

M. EMERSON: C'est une période de pointe. Nous devons envisager ce problème tout comme les autres compagnies d'ailleurs.

Quant au choc social encaissé par les différentes localités, je me souviens fort bien ce qu'était Moose Jaw quand j'y demeurais en 1936 et les années suivantes. Il est évident que les changements auxquels vous faites allusion sont nombreux. Par contre, je crois qu'ils se sont produits graduellement et sur une certaine période. Il se peut que ce soit ce que nous avons essayé de faire avec le *Dominion*. Je parlais de la réduction graduelle dans le service avec M. Orlikow parce que cela en adoucit le choc lorsque ces événements se produisent et cela permet à la localité impliquée de s'adapter aux nouvelles conditions.

En ce qui concerne le *Dominion* il y a moins de 100 personnes dispersées à travers le pays que toucherait la perte de leur emploi tant du *Dominion* que du service Ottawa-Toronto et Montréal-Toronto, de sorte que le choc qui peut s'ensuivre sur une localité ou l'autre ne peut être très grand.

M. PASCOE: Je ne fais pas allusion seulement à la perte d'emploi, mais je pense également au prestige de la ville elle-même, mais parce qu'il s'agit d'une ville ferroviaire et ça aussi a son importance.

M. EMERSON: J'imagine qu'il peut y avoir par ailleurs des avantages, tel que les lignes qui ont un service de wagons et le nouvel aéroport que vous partagez avec Regina, bien que je réalise que Regina en reçoive la plus large part.

• (2.40 p.m.)

M. PASCOE: J'ai mentionné que j'aurais deux ou trois questions. Mais j'en ai une de plus. Cela peut vous paraître amusant, mais ce ne l'est certainement pas. M. Crump a réfuté la suggestion que le P.-C. avait délibérément détérioré le *Dominion*, ce qui leur en faciliterait la suppression. Le P.-C. songerait-il à exploiter le *Dominion* de la façon dont il fonctionnait alors avec wagon-restaurant et un service de voitures-lits pour une période d'essai ou à perte? Est-ce au moins faisable? Est-ce qu'on ne favoriserait pas le public de cette façon?

M. EMERSON: Nous savons parfaitement quel serait le résultat en nous basant sur l'expérience de l'été dernier.

M. PASCOE: L'été dernier, je n'ai pas eu les résultats au complet.

M. EMERSON: Je crois que vous les avez obtenus à partir de juin jusqu'à la fête du travail.

M. PASCOE: La population pouvait-elle décider si elle voulait ce service ou non?

M. EMERSON: Nous avons vécu la même expérience avant.

M. PASCOE: Leur en avez vous fait part? Ils ne savaient pas ce qu'ils allaient perdre.

M. EMERSON: Je dois vous référer à ce qui se passait chez nos concurrents en vous rappellant la série d'annonces publiées par Air Canada démontrant qu'ils avaient obtenu une augmentation de 28% quant au nombre de leurs voyageurs par rapport à l'année précédente et qu'ils ont dû ajouter 1,186 sièges par jour au cours des 15 mois. C'est une augmentation fantastique dans le domaine du transport et qui excède de beaucoup l'augmentation du marché.

M. PASCOE: Avez-vous publié des annonces semblables pour informer le public que le *Dominion* allait être supprimé?

M. EMERSON: Je puis vous dire que d'autres compagnies de chemins de fer l'ont essayé. Un certain temps, toute une série d'annonces furent publiées dans les journaux de Montréal et New-York informant le public de notre service de nuit entre Montréal et New-York partant de la gare Windsor. Il ne s'agit pas là de l'un de nos services. Mais le public fut invité à l'utiliser si l'on tenait à ce qu'il fût continué. Le public ne pouvait s'attendre à ce qu'il fonctionne comme un service de réserve les jours où les aéroports seraient rendus inaccessibles par le brouillard, la pluie ou la neige. On ne pouvait utiliser ce service seulement comme un pis-aller. De toute façon, le service ne fut pas fructueux.

M. PASCOE: J'ai encore une autre question. On a déjà mentionné les heures matinales auxquelles le *Canadian* passe Moose Jaw. Je dois le prendre moi-même à deux heures le matin. Tout de même il y a beaucoup de va-et-vient entre Regina et Moose Jaw de même que de Swift Current à Winnipeg ou Calgary. Est-ce que le P.-C. pourrait mettre en place un autorail ou train de jour pour ce service? Ce dernier serait très en demande si les heures s'y prêtaient mieux. Une foule de gens le préférerait à l'automobile du fait qu'il élimine les aléas de la route.

M. EMERSON: Encore une fois cette question a été soulevée et considérée par la Commission des Transports. Nous avons soumis des chiffres touchant les revenus et dépenses de l'opération telle qu'elle nous apparaissait. La Commission ne les a pas complètement acceptés, mais a répliqué en un sens que «si nous doublions les revenus et réduisions considérablement les dépenses, nous n'en resterions pas moins avec une perte très sérieuse d'un quart de million de dollars par an.» Ce ne serait donc pas une affaire payante que de nous y engager.

M. PASCOE: Y a-t-il des autorails ou autres trains en service dans ce secteur?

M. EMERSON: Tous les trains que nous avons sont en service.

M. PASCOE: Il me reste encore une question à poser et vous pourriez la trouver amusante. Croyez-vous que le P.-C. accorderait un droit de passage au C.-N. s'il voulait mettre en service un autorail de jour entre Calgary et Winnipeg?

M. EMERSON: Permettez que je m'exprime ainsi: s'il y avait justification et j'ajouterai, une demande justifiable de faite pour un autorail de jour entre Calgary et Winnipeg ou tout autre point sur nos lignes, nous croyons que nous pourrions diriger ce service avec plus d'efficacité et plus de rendement que le C.-N.

M. PASCOE: Tout juste un dernier point; d'ailleurs on m'a demandé de poser la question. Les employés du C.-P. de même que ceux qui sont retraités considéraient leurs laissez-passer comme une partie de leur rémunération. Ces laissez-passer étaient acceptés sur le *Dominion*. Sont-ils aussi valables pour voyager sur le *Canadian*?

M. EMERSON: En effet, monsieur, à certaines conditions. Nous admettons volontiers l'embarras que cette situation a causé à nos employés. Nous ne sommes pas sans nous en rendre compte. C'est là une des conséquences malheureuses de la réduction de notre service. Toutefois, je puis vous affirmer que chaque fois que nous avons été amenés à traiter de salaires avec nos employés, jamais il n'a été question des privilèges antérieurs.

En second lieu, quant à la situation relative aux laissez-passer, si on la compare à d'autres industries qui, par considération pour leurs employés leur en fournissent, c'est une coutume traditionnelle et historique des chemins de fer qui accordent à leurs employés une réduction de 100 p. 100 du coût. Comme vous le savez sûrement, les magasins à rayons par exemple accordent habituellement un rabais de 10 à 20 p. 100 à une période prédéterminée de l'année. Toutefois, les employés de chemins de fer peuvent se servir des trains du *Canadian* en tout temps dans l'année tout en bénéficiant d'une réduction de 50 p. 100 du prix du billet.

M. PASCOE: Que faites-vous des employés à leur retraite?

M. EMERSON: La réduction s'applique à tous.

M. PASCOE: Je ne veux plus poursuivre mon entretien sur des sujets qui ont déjà été mentionnés.

Le PRÉSIDENT: Je veux rappeler aux membres du comité que nous avons commandé du café et que nous allons interrompre l'assemblée pour 15 minutes. Je crois que M. Sinclair veut répondre à une question qui lui a été posée.

M. SINCLAIR: Je crois, monsieur Pascoe, qu'au début de vos remarques vous avez fait allusion aux facteurs sociaux et économiques. Vous avez cité quelqu'un qui aurait prétendu que la Commission n'en avait pas tenu compte. Je crois, monsieur le président, qu'il s'agit là d'un malheureux malentendu à propos de ce qui s'est passé à la Commission. Je crois que cette impression découle, ainsi que je l'ai mentionné hier, de la façon dont M. le Commissaire Griffin a exprimé son opinion. J'ai dit hier que ce qu'il disait était ceci: Non pas que la Commission n'en tenait pas compte en essayant d'équilibrer la nécessité du service et du comfort pour le public et les pertes subies par les chemins de fer, mais que ce dont il traitait ici devant nous c'était le fait que d'après la loi sur les chemins de fer, ni les conditions économiques, ni les conditions sociales ne sont de leur compétence et que la juridiction de la Commission est clairement établie et citée. Les points qu'ils prennent en considération, ce qui inclut les effets économiques et sociaux sur la population sont clairement indiqués dans le jugement et les notes du Commissaire en chef, et nous les citons dans notre exposé.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Byrne.

M. BYRNE: Monsieur le président, j'aimerais revenir à la question des emplois et des effets que la réduction du service-voyageurs ont eus sur le chômage en général. Cette question a été posée par M. Orlikow.

Ma question est bien simple. J'aimerais obtenir un exposé complet en ce qui a trait aux opérations du Pacifique-Canadien depuis que l'on a commencé à réduire le service-voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler des chemins de fer.

M. BYRNE: Oui, du service des chemins de fer.

M. EMERSON: J'ai par devers moi, monsieur Byrne, quelques chiffres qui peuvent vous donner un aperçu de la tendance. Il y a, cela va sans dire, des hauts et des bas dans mon graphique.

Si nous commençons en 1949 nous avions cette année-là 69,520 cheminots en service. Ceci exclut nos services de messageries. Ces chiffres ont fluctué les années suivantes comme vous vous y attendiez. En premier lieu, eu égard au volume du trafic en 1952, par exemple le chiffre de nos employés s'élève à un sommet de 75,336. Depuis cette date, ce chiffre baisse pour atteindre 66,295 en 1955. Puis en 1956, grâce à une augmentation du volume du trafic le chiffre s'élève à 69,575. Depuis cette date la réduction a été plutôt régulière, jusqu'à atteindre 5,756 en 1953. En 1964, une légère hausse permet d'atteindre le chiffre de 51,128. Il y aura autre augmentation en 1965 par suite du volume du trafic. Mais tout ceci est la conséquence de bien des choses. Le service aux passagers n'est pas la seule cause mais il y a la «dieselisation» dont il est grandement question à cette période. Cela reflète les effets de la productivité croissante, qui fait partie essentielle de l'industrie ferroviaire si elle doit survivre, rester compétitive et rendre service à la nation.

M. BYRNE: Ma question en est une de cause à effet. En d'autres termes, dans quelle proportion l'emploi a-t-il diminué depuis l'amoindrissement du service aux voyageurs, c'est-à-dire depuis que le *Dominion* est devenu un service d'été pour ensuite être éliminé. Dans cette période vous fut-il possible d'absorber la plupart des employés qui furent déplacés?

M. EMERSON: Oui monsieur. Je crois que la chose est corroborée par les chiffres que j'ai donnés à monsieur Orlikow, selon lesquels le nombre des postes supprimés sur le «Dominion» et comme je l'ai mentionné sur les itinéraires Ottawa-Toronto et Montréal-Toronto, était de 394 au total sur ce nombre à la suite des positions offertes il n'y eut que 88 personnes déplacées et renvoyées.

M. BYRNE: Ces gens auraient-été les porteurs ou autres? Il ne s'agissait pas du personnel exploitant, n'est-ce-pas?

M. EMERSON: Le plus grand nombre se trouvait parmi le personnel des wagons-lits, des wagons-restaurants ou des wagons-salons.

M. BYRNE: Une convention syndicale permet-elle à ce genre d'employés d'exercer leur priorité en ce qui regarde les autres emplois?

M. EMERSON: C'est juste, et aussi dans bien des cas les règlements restreignent certains territoires où l'ancienneté ne peut être imposée.

M. BYRNE: Je voudrais me reporter à ce que je crois être la partie la plus importante de notre enquête, du moins en ce qui m'intéresse. A peu près chaque fois qu'il est question que le Pacifique-Canadien restreigne ses services la question des concessions (forestières) surgit immédiatement. Je crois que c'est ce qui préoccupe le plus la population. On a l'impression qu'en plus de profits réalisés par les chemins de fer c'est quelque chose de tellement grand de par son caractère que les chemins de fer devraient continuer et promouvoir leurs services en vertu de ces concessions.

En ce qui me concerne votre rapport n'a apporté qu'un peu plus de confusion par exemple à la page 25 et M. Sinclair peut avoir mentionné une remarque que je n'ai pas saisie—on dit ce qui suit:

> En 1879, le Parlement à la suite d'une résolution s'est approprié 100 millions d'acres de terrain, dont les profits, on l'espérait, serviraient à financer la construction.

Puis, plus tard, cela tomba à 25 millions moins huit, qui furent retournés au gouvernement en paiement d'un prêt.

Qu'est-ce qu'il advint alors des 100 millions d'acres?

M. EMERSON: 1879, comme on le sait était l'année qui précéda la formation du Pacifique-Canadien. L'appropriation de 1879 n'était ni plus ni moins qu'un espoir dans la pensée du Parlement que la mise de côté de cette quantité de terrains serait un encouragement de nature à pousser quelque intérêt à entreprendre la construction de chemin du fer. Ça ne réussit pas. La convention actuelle ne fut réussie qu'en 1870 et fut ratifiée par statut en 1881.

Ce qu'il advint de l'autre 85 millions . . .

M. BYRNE: De sorte que le total des octrois de terrains en ce qui concerne le chemin de fer transcontinental ne fut en réalité que d'environ 17 millions.

M. EMERSON: C'est bien la véritié.

M. BYRNE: C'est donc alors que le Pacifique-Canadien entreprit un vaste programme de colonisation.

M. EMERSON: Oui monsieur.

M. BYRNE: De quelle façon disposiez-vous de ces terrains? Quand un colon se présentait, payait-il un certain montant par acre? Lui donnait-on une certaine partie de terrain? Ou payait-il des quarts ou demi-sections?

M. EMERSON: Si j'ai bonne mémoire, il y avait les contrats de vente d'après lesquels il pouvait, naturellement, payer le tout, mais souvent il se passait des contrats qui pouvaient se payer sur une période d'années. En d'autres termes, il pouvait acheter à tempérament, si vous voulez.

M. BYRNE: A titre d'intérêt seulement, vous n'auriez pas une idée de ce que les premiers colons pouvaient payer tout comme ce que rapportaient ceux qui vinrent plus tard?

M. EMERSON: Il se peut que nous ayons des chiffres mais pas sous la main. Toutefois, monsieur Sinclair y regarde.

Le PRÉSIDENT: Pendant que les témoins cherchent l'information demandée auriez-vous objection à un ajournement de 10 minutes? Ou préférez-vous que les témoins trouvent leur réponse pour que nous puissons nous détendre ensuite?

M. HORNER(*Acadia*): Je suggère que nous ajournions dès maintenant pendant que les témoins cherchent leurs dossiers.

Le PRÉSIDENT: Nous allons ajourner maintenant pour permettre aux témoins de trouver leur réponse et nous reviendrons dans 15 minutes.

Le Comité ajourne à 2 h. 48.

Le Comité se réunit à nouveau à 3 h. 03.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas quorum actuellement mais je voudrais informer les témoins que les membres sont requis à la Chambre.

M. HORNER (*Acadia*): Siégeons-nous plus tard que 4 heures, monsieur le président? Que l'on prenne une décision là-dessus dès maintenant de sorte que nous sachions où nous en sommes.

Le PRÉSIDENT: Il est 3 h. 05. Hier nous avons décidé de siéger jusqu'à 4 h. aujourd'hui. Je ne sais pas si nous pourrons être de retour ici pour 4 h. C'est là le problème. S'il y a vote en Chambre, alors nous pourrons être ici au Comité jusqu'à 4 heures.

M. ORLIKOW: J'étais à la Chambre il y a un moment après que la motion fut présentée et M. Fulton a commencé à parler et M. Pennell était debout à ce moment-là, c'est donc dire que lui aussi a l'intention de prendre la parole. Par conséquent, ce n'est donc pas avant 4 heures que le vote aura lieu.

M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi ne pas ajourner jusqu'à la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions peut-être rester ici jusqu'au moment du vote.

Des VOIX: Il n'y aura pas de son de cloche monsieur le président. La chambre siège en comité.

M. ORLIKOW: Nous avons loin à nous rendre; nous ne pouvons certainement pas finir aujourd'hui. Pourquoi ne pas ajourner maintenant?

Le PRÉSIDENT: D'accord, monsieur Orlikow, je crois que c'est la meilleure procédure à suivre.

Nous ajournerons maintenant jusqu'à mardi matin à 9 h. 30. Je m'excuse auprès de nos témoins d'avoir à ajourner prématurément.

M. MCINTOSH: Monsieur le président, j'ai plusieurs questions à poser sur des renseignements que nos fonctionnaires pourraient nous obtenir durant la fin de semaine.

Le PRÉSIDENT: Peut-être aimeriez-vous soumettre par écrit ce que vous voulez. Parlez-en maintenant et vous nous poserez vos questions mardi matin. Je vous autorise à le faire de façon formelle mardi.

M. MCINTOSH: Dans ce cas, il vaut peut-être mieux attendre à mardi.

Le comité s'ajourne à 3 h. 10 de l'après-midi jusqu'à mardi matin, 9 h. 30, le 8 mars.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Le présent édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

LUNDI 7 MARS 1966

LÉON-J. RAYMOND,

Président.

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

TÉMOINS:

Du *Pacifique-Canadien:* MM. R. A. Emerson, président et agent exécutif en chef, et I. D. Sinclair, vice-président et membre du conseil d'administration et du comité exécutif.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

SÉANCE DU MARDI 8 MARS 1966

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

TÉMOINS:

Du Pacifique-Canadien: MM. R. A. Emerson, président et agent exécutif en chef, et I. D. Sinclair, vice-président et membre du conseil d'administration et du comité exécutif.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
23732—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. Gustave Blouin

et MM.

Allmand	Honey	Pascoe
Andras	Horner (*Acadia*)	Rapp
Bell (*Saint-Jean-Albert*)	Lessard	Rideout (Mme)
Byrne	McIntosh	Rock
Cantelon	Mitchell	Sherman
Carter	Olson	Southam
Deachman	Orlikow	Tolmie—25
Fawcett	Ormiston	

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

ORDRES DE RENVOI

Le JEUDI 3 mars 1966

Il est ordonné,—Que le comité permanent des transports et des communications soit autorisé à siéger, les jeudi et vendredi 3 et 4 mars 1966, pendant les séances de la Chambre.

Le LUNDI 7 mars 1966

Il est ordonné,—Que le comité permanent des transports et des communications soit autorisé à siéger, le mardi 8 mars 1966, pendant les séances de la Chambre.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le LUNDI 7 mars 1966

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Le Comité recommande qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre, cette permission s'applique pour le mardi 8 mars 1966 seulement.

Respectueusement soumis,

Le président,
JOSEPH MACALUSO.

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 8 mars 1966.
(6)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 43 du matin, sous la présidence de M. Macaluso.

Membres présents: Mme Rideout, MM. Allmand, Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Blouin, Byrne, Cantelon, Carter, Deachman, Fawcett, Horner (*Acadia*), Macaluso, McIntosh, Olson, Ormiston, Pascoe, Rock, Sherman, Southam, Tolmie (20).

Aussi présents: MM. Howe (*Wellington-Huron*), Knowles et Lewis.

Également présents: Représentant le Chemin de fer Canadien du Pacifique, MM. Emerson, président et agent exécutif en chef et I. D. Sinclair, vice-président et membre du Conseil d'administration et du comité exécutif.

Le Comité reprend l'étude de la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

Ensuite les témoins sont appelés et interrogés.

A 11 h. du matin le Comité fait une pose jusqu'à 11 h. 20 du matin.

Quand le Comité s'assemble de nouveau, il est proposé par M. McIntosh, appuyé par M. Rock, et

Décidé à l'unanimité—

Que le Comité siège de 3 h. 30 à 6 h. cet après-midi et de 8 h. à 10 h. ce soir.

A 1 h. de l'après-midi la séance est levée jusqu'à 3 h. 30 cet après-midi.

L'audition des témoins se poursuit.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le MARDI 8 mars 1966.
(7)

Le Comité permanent des transports et des communications est convoqué à nouveau à 3 h. 30 de l'après-midi aujourd'hui, sous la présidence de M. Macaluso.

Membres présents: MM. Allmand, Andras, Bell (*Saint Jean-Albert*), Byrne, Cantelon, Carter, Deachman, Fawcett, Horner (*Acadia*), Macaluso, McIntosh, Mitchell, Olson, Ormiston, Pascoe, Rapp, Rock, Sherman, Southam, Tolmie (20).

Aussi présents: MM. Howe (*Wellington-Huron*), Lewis, Smith (3) .

Également présents: Les mêmes qu'à la réunion de ce matin.

Le Comité poursuit l'interrogatoire des témoins, toujours au sujet de la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

A 6 h. de l'après-midi, le Comité suspend la séance jusqu'à 8 h. du soir.

L'interrogatoire des témoins se poursuit.

SÉANCE DU SOIR
(8)

Le Comité permanent des transports et communications se réunit de nouveau à 8 h. 05 du soir, sous la présidence de M. Macaluso.

Membres présents: Mme Rideout, et MM. Allmand, Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Blouin, Byrne, Cantelon, Carter, Deachman, Fawcett, Honey, Macaluso, McIntosh, Mitchell, Olson, Ormiston, Pascoe, Rock, Sherman, Southam, Tolmie (21).

Aussi présents: MM. Howe (*Wellington-Huron*), Knowles, Lewis, Smith (4).

Également présents: Les mêmes qu'aux séances du matin et de l'après-midi.

Toujours au sujet de la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien, le Comité continue à interroger les témoins du C.P.R.

Le Comité ayant terminé l'interrogatoire des témoins, MM. R. A. Emerson et I. D. Sinclair se retirent et restent à la disposition du Comité.

A 10 h. du soir, sur la proposition de M. Ormiston, appuyé par M. Rock, le Comité ajourne jusqu'à prochaine convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

Le MARDI 8 mars 1966.

Le PRÉSIDENT: Actuellement nous avons avec nous des copies des accords de 1880 du C.P.R. et le statut qui incorpore le C.P.R., ainsi que leurs «addenda»; elles peuvent être passées aux membres. Nous avons les cartes que vous aviez demandées, monsieur Bell, des deux lignes le C.N.R. et le C.P.R. et aussi les cartes des côtes de l'Atlantique.

Nous avons la permission de la Chambre des communes de siéger pendant la séance de la Chambre. J'espère que nous pourrons terminer notre interrogatoire préliminaire des fonctionnaires du C.P.R. aujourd'hui. Voyons la manière de procéder. Nous aurons un moment de repos à 11 h. pour prendre un café et nous nous réunirons encore à 11 h. 15. Il y avait des questions que M. Byrne avait posées vendredi. M. Emerson m'a prévenu qu'il a des réponses à ces questions et aux questions soulevées par M. Pascoe. Nous commencerons à répondre aux questions de M. Orlikow. Nous aurons les réponses à ces questions et ensuite nous continuerons avec les questions de M. Byrne.

M. EMERSON: Monsieur le président et messieurs, la question posée par M. Orlikow concerne le nombre de garçons de voitures-lits et les employés de voitures-restaurants au service du Pacifique-Canadien depuis un certain nombre d'années. Premièrement, procédons avec les garçons de voitures-restaurants, les chiffres que j'ai sont pour le mois de janvier de chaque année. En janvier 1958, nous avions 600 employés dans les voitures-restaurants; en 1959, 536; en 1960, 525; et en 1961, 413: en 1962, 425; et en 1963, 376. Puis en 1964 le nombre a augmenté à 531; en 1965, 444; et en 1966, 386. Vous remarquerez qu'à ces chiffres le nombre peu élevé fut atteint en 1963. Il a augmenté l'année suivante parce qu'entre ces deux périodes on a introduit le plan «Tarif économique» qui a stimulé les voyages. Et depuis ce temps le nombre a décliné; néanmoins, il est plus élevé en 1966 qu'il était en 1963.

• (9.50 a.m.)

Il en est de même concernant les garçons de voitures-lits et les chiffres sont: 1958, toujours pour le mois de janvier, 677; 1959, 549; 1960, 452; 1961, 348; 1962, 315; 1963, 304; 1964, 329; 1965, 305; et 1966, 259.

Ensuite, monsieur le président, il y avait une question posée par M. Pascoe concernant les places disponibles sur le *Canadian* en partance de l'Est du Canada, soit Montréal et Ottawa le 6 avril. J'ai vérifié l'emploi des places de cette date. Nous avons trois voitures-lits avec chambres dans ce train. Dans chaque cas ces chambres sont occupées au moins pour une partie du voyage, d'ici à Moose Jaw. Par exemple le salon-lit A dans la voiture 107 est occupé d'Ottawa à Calgary et aussi de Calgary à Vancouver; la chambre B de Montréal à Vancouver; la chambre C de Montréal à Winnipeg et la chambre D de Pembroke à Port Arthur.

Dans la voiture 105, le salon-lit A est occupé d'Ottawa à Vancouver; la chambre B d'Ottawa à Calgary et de Calgary à Vancouver; la chambre C de Montréal à Calgary; la chambre D de Montréal à Portage La Prairie. Voiture 101; le salon-lit A est réservé de Kenora à Vancouver; la chambre B de Montréal à Winnipeg; la chambre C de Kenora à Vancouver et la chambre D de Kenora à Vancouver. Maintenant, il peut y avoir d'autres voyageurs à prendre aux raccordements à l'Ouest de Winnipeg, mais je ne pense pas que ce soit l'essentiel au sujet qui nous est présenté ici.

Et enfin, en ce qui concerne la question posée par M. Byrne.

Le PRÉSIDENT: Avant que vous poursuiviez, M. Pascoe a une question supplémentaire.

M. PASCOE: Monsieur le président, je veux tout simplement poser une question à M. Emerson à propos des réservations maintenant; sont-elles retenues jusqu'au dernier moment? Si quelqu'un les annule, sont-elles valables pour quelqu'un d'autre?

M. EMERSON: Si elles sont annulées, oui, elles sont valables pour quelqu'un d'autre.

M. PASCOE: Combien de temps les retenez-vous—jusqu'à la dernière minute?

M. EMERSON: Il y a des dates précises de cessation, monsieur Pascoe.

M. PASCOE: Je suis sur la liste d'attente, c'est pourquoi je demandais, vu que je suis ici.

M. EMERSON: Puisqu'on vous a mis sur la liste d'attente, on a dû vous proposer d'autres arrangements?

M. PASCOE: Oui, en effet, mais j'essayais d'avoir une chambre.

M. EMERSON: Pour ce qui est de la question posée par M. Byrne concernant la règle suivie par la compagnie au sujet de la distribution des terres, la plupart des terres distribuées par le chemin de fer dans la période de 1897 à 1906 allaient aux véritables colons des provinces des prairies. Il y eut dans cette période quelque 26,241 ventes aux colons, ce qui comprenait plus de six millions d'acres. Durant ses années d'efforts de colonisation la compagnie a crée un règlement d'encouragement pour les réels colons différents des spéculateurs ou des propriétaires non résidents. La politique adoptée a tout autant amené ses responsabilités. A la suite d'une ruée de colons en 1881 et en 1882 il y eut une succession de récoltes manquées en 1883, en 1884 et en 1885; alors on a demandé à la compagnie de soulager la désolation des fermiers. La première récolte réellement bonne, en 1887, fut bientôt suivie d'une baisse des prix du blé à la plus basse cote alors connue—37 cents du boisseau. La compagnie a pris à ce moment de grandes quantités de blé en paiement selon ses contrats de terres et en donnant aux fermiers un crédit de 50 cents du boisseau afin de les encourager à demeurer sur leur terre. Et depuis, la même politique de traitement équitable a été suivie envers les acquéreurs de terre.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Byrne.

M. BYRNE: Oui, monsieur le président. J'ai à peine terminé ma question quant aux concessions de terres.

Est-ce que la compagnie—je pense que soit vous-même ou soit M. Sinclair êtes historiens en la matière du développement du Chemin de Fer—considère ces concessions de terres comme une sorte de prime d'exécution d'un contrat ou sont-elles une partie de la structure capitale pour l'accomplissement d'une ligne transcontinentale?

M. SINCLAIR: Bien, en vertu des termes du contrat, monsieur le président, les terres étaient payées dans ce sens qu'elles étaient transférées à la compagnie selon les périodes de construction stipulées et le contrat pourvoit qu'elles sont une concession. Actuellement c'est la concession dans le sens légal et c'est le genre le plus définitif, et le plus large et le genre le plus complet d'acte de transmission qui est connu en loi. C'est une concession non pas dans le sens de cadeau. C'est une concession dans le sens légal ou c'est un paiement à vie d'une obligation entreprise et exécutée. C'est très clair dans le contrat.

M. BYRNE: Savez-vous quelque chose concernant le développement des lignes latérales de chemin de fer des dernières années?

Est-ce que le Gouvernement a donné des concessions semblables aux petites compagnies pour la construction de lignes d'embranchement et ainsi de suite?

M. SINCLAIR: Oui, il y a un nombre de compagnies—elles sont bien connues—le *Manitoba Northwest* par exemple; Calgary et Edmonton—un grand nombre de compagnies ont bâti des petites lignes et elles ont reçu des concessions des deux gouvernements, provincial et municipal.

• (10.00 a.m.)

M. BYRNE: N'avez-vous aucun calcul du nombre de terres qui furent cédées?

M. SINCLAIR: Non, je n'en ai pas, monsieur Byrne. C'était considérable. Il faut s'en souvenir, comme il était indiqué dans notre exposé que les terres étaient sans aucune valeur à l'époque et on essayait d'encourager l'établissement. Une des façons d'encourager l'établissement consistait à faire venir les chemins de fer vers ces endroits. Les chemins de fer avaient de l'avance sur les établissements. En ce qui concerne les concessions de terres, le Canada s'inspire de la méthode suivie aux États-Unis pour poser les voies ferrées à travers les plaines jusqu'aux côtes de l'Ouest des États-Unis.

M. BYRNE: Donc, à votre connaissance il n'y eut qu'une demi-douzaine d'autres compagnies de chemin de fer à qui on a donné . . .

M. SINCLAIR: Oh! je dirais qu'il y en eut plus d'une demi-douzaine. Oh!, oui, beaucoup plus d'une demi-douzaine. Il y en eut un grand nombre et ce fut d'un bout à l'autre du Canada; cela s'appliqua aussi dans d'autres parties du Canada. Il y en eut beaucoup, beaucoup.

M. BYRNE: Votre connaissance de l'histoire des événements vous renseigne t-elle sur ce qui est arrivé à ces terres. Sont-elles restées aux compagnies de chemin de fer?

M. SINCLAIR: Dans quelques cas, monsieur Byrne, elles furent cédées. Par exemple, Calgary et Edmonton ont gardé leurs terres et ont cédé leurs chemins de fer puis ont institué une compagnie des terres qui fut fusionnée avec une autre compagnie seulement ces dernières années. C'est la Compagnie des Terres C. et E.; elle a reçu ses terres de cette manière. Dans quelques cas, elles n'étaient pas acquises par la compagnie devancière et quelques-unes d'elles, naturellement, sont devenues la propriété en partie du Pacifique-Canadien et en partie du National-Canadien. Les lignes de chemins de fer indépendantes ont bel et bien disparu à mesure que les deux grands systèmes se développaient.

M. BYRNE: Quand ces plus petites lignes de chemins de fer ont été prises soit par le Pacifique-Canadien, le National-Canadien ou par le Gouvernement, selon le cas, ces terres inoccupées étaient-elles remises ou faisaient-elles partie de la transaction?

M. SINCLAIR: Eh bien elles faisaient partie de la transaction de cette manière par exemple, quelques-unes avaient effectivement construit des lignes et elles étaient dans ce sens des compagnies en service et les compagnies qui les ont reprises—que ce fut le Grand Tronc ou le Grand Nord ou quoi qu'elles furent, ou toute compagnie devancière—elles achetaient les actions ou prenaient leurs obligations et assumaient la responsabilité de leurs engagements et pour cela elles recevaient toutes les terres qu'elles avaient acquises.

Dans d'autres cas, les terres avaient été cédées aux colons ou aux compagnies des terres; l'argent allait aux trésoreries de ces compagnies et était dilapidé ou dépensé au compte de la construction des lignes ou des tracés de topographie, ou pour tout ce qui était fait pour le développement de ces compagnies.

M. BYRNE: Il y a quelques années—deux ans je crois, pour être exact—le Chemin de Fer Canadien du Pacifique abandonnait, si je puis me permettre le terme vague, le service aux voyageurs connu sous le nom de ligne de chemin de fer Pas-du-Nid-du-Corbeau-Kettle Valley. Je suis particulièrement intéressé à ceci parce qu'elle passe à l'Est de la rivière Kootenay et incidemment à l'Ouest de la Kootenay . . .

M. SINCLAIR: Oui, je sais exactement où elle se trouve. Je sais pourquoi vous ajoutez «incidemment» pour ce qui est de l'Ouest de la Kootenay!

M. BYRNE: A ce moment il y avait, évidemment, une grande consternation; mais aussi nous avons entendu parler du fait qu'on avait donné au chemin de fer Pacifique-Canadien de vastes concessions minières, foncières et forestières pour pourvoir à la construction du fameux chemin de fer du Pas-du-Nid-du-Corbeau.

M. SINCLAIR: Oui.

M. BYRNE: Et nous avons entendu dire que pour cette raison on devrait continuer à donner un service de chemin de fer aux voyageurs, peut-être jusqu'à la fin des temps ou jusqu'à ce qu'il y est fait quelqu'indication qu'il n'y ait absolument plus de nécessité.

Pourriez-vous me dire, Monsieur Sinclair, en quelques mots, exactement quel nombre de terres ont été accordées aux chemins de fer et qu'elles concessions minières et subsides étaient fournis pour la construction de cette ligne?

M. SINCLAIR: Oui, monsieur Byrne, ceci fut étudié presqu'entièrement à la Commission Royale MacPherson sur les Transports. Ce fut traité en grande profondeur et je réfère en particulier au Volume 14 de la Copie des Procès-Verbaux. Le témoignage fut rendu par un fonctionnaire de la compagnie. Il y a un petit sommaire à la page 1924. Peut-être que je pourrais en faire une lecture rapide. La superficie est enregistrée et ce qui fut reçu indirectement des profits nets après déduction des dépenses est déclaré comme suit: 50,000 acres de terrain carbonifère furent transférés par le Pacifique-Canadien au Gouvernement du Canada. 254,640 acres furent transférés à la Compagnie du Pas-du-Nid-du-Corbeau. Cette compagnie se chargeait de fournir le charbon pour les locomotives du Pacifique-Canadien.

M. BYRNE: Était-ce pour un certain temps en particulier ou pour la durée de la construction?

M. SINCLAIR: Bien, c'était à un taux établi qui fut déterminé dans le contrat. Évidemment, cela n'a pas été en vigueur pendant un grand nombre d'années.

2,549,699 acres furent transférés à la Province de la Colombie-Britannique à 40 cents de l'acre. 519,075 acres transférés à la Province de la Colombie-Britannique sans considération.

M. BYRNE: Par qui?

M. SINCLAIR: Par le Pacifique-Canadien. C'étaient des terres qui venaient à une compagnie devancière au Pacifique-Canadien selon les accords qu'il avait avec le gouvernement de la Province de la Colombie-Britannique. Ce chemin de fer était connu sous le nom de *B. C. Southern.* 382,319 acres furent vendus au public. Le nombre total d'acres compris et ainsi cédés se chiffrait à 3,755,733. Les recettes brutes furent de $3,215,933, moins les dépenses et taxes, à $1,381,435, soit un gain net de $1,834,498.

M. BYRNE: Était-ce le profit sur la construction?

M. SINCLAIR: Non, c'était le montant qui fut reçu quand les transactions de terres furent définitives. C'était le gain net. Les chiffres ronds étaient, si l'on peut dire, $1.8 million.

En plus la compagnie reçut $3.4 millions pour la construction de la ligne. C'était approximativement le tiers du coût, excluant la construction de la ligne de Kootenay Landing à Procter. Ainsi que vous vous en souviendrez, la ligne de Kootenay Landing à Procter fut construite plusieurs années plus tard. C'était un transport par barge avant que le chemin de fer soit terminé. Il ne fut pas construit avant le début des années 1930. Évidemment le reste du chemin de fer fut construit juste avant 1900. Par conséquent, en excluant cette partie de voie ferrée très dispendieuse, le coût de la construction s'approcha de $10 millions. Cela comprend le coût de construction de la ligne initiale mais n'inclut pas le coût de l'équipement; c'est seulement la construction concernant le droit de passage. J'ai maintenant englobé les terres, les minéraux et l'octroi de taxe.

M. BYRNE: Le chemin de fer Pacifique-Canadien a-t-il déjà entrepris l'exploitation de la houille dans ce territoire?

M. SINCLAIR: Non, et nous n'avions jamais eu de participation, dans la compagnie de charbon. Quelquefois on demande si le Pacifique-Canadien a déjà eu un intérêt dans la compagnie charbonnière du Pas-du-Nid-de-Corbeau. La réponse est non, il n'en a jamais eue et n'en a pas maintenant. La seule exploitation minière qui fut faite dans ce territoire dans laquelle le Pacifique-Canadien eût un intérêt est le travail fait par *Cominco,* qui est bien connu.

M. BYRNE: Concernant ces privilèges et concessions qui furent nantis par le gouvernement, est-ce que le chemin de fer fit des concessions de quelque façon?

M. SINCLAIR: Merci de poser cette question, monsieur Byrne. On entreprit une des obligations les plus onéreuses qui ait jamais été imposée à une compagnie de chemin de fer. Ce qu'on entreprit de faire fut de transporter le grain à la Tête des Grands Lacs à partir des points d'envoi déjà en existence. Ceci est important. On consentit à transporter le grain des points d'envoi déjà en existence en 1897, au taux de 3 cents en dessous du taux alors existant et évidemment on entreprit de construire le chemin de fer, de le terminer et de l'équiper. Tout cela fut fait. Ces taux demeurèrent en vigueur à partir de cette période jusqu'à ce que les taux sur le grain furent rendus statutaires par un décret du Parlement du Canada en 1935. Puis l'échelle de taux fut mise en application à tous les points d'envoi sur toutes les lignes de chemin de fer allant vers Fort William et Port Arthur et sur les mêmes bases, mille pour mille, sur les lignes principales et les lignes d'embranchement. Antérieurement à cette période il y eut des taux plus élevés pour le transport sur les lignes d'embranchement qu'il y en eut sur les lignes principales. Donc une base de parcours équilibrés, mille pour mille, fut établie et de plus en vertu du statut, l'échelle de taux qui fut appliquée pour le grain allant vers l'Est et à la Tête des Grands Lacs le fut aussi au grain allant vers l'Ouest pour l'exportation; c'est-à-dire à Vancouver et autres ports des côtes du Pacifique pour l'exportation.

• (10.10 a.m.)

M. BYRNE: Ces taux sont-ils encore en vigueur?

Le PRÉSIDENT: Bon, un moment. M. Sinclair et M. Byrne. Nous revenons maintenant à cette affaire de transport de grain. Je ne désire pas que vous reveniez avec cela. A propos du Pas-du-nid-de-Corbeau, vous discutiez de voyageurs et je veux ramener tous les membres et tous les témoins à cette question.

M. BYRNE: Je suis tout à fait d'accord avec cela. Mon but en posant la question est et était d'identifier cette histoire que moi-même et beaucoup d'autres en politique eurent à combattre au moment de l'abandon du chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: De quoi, monsieur Byrne? Le train de voyageurs sur la ligne Kettle Valley et Pas-du-Nid-de-Corbeau maintenant célèbre. Je pense qu'il est important que nous entendions les deux côtés de l'histoire. Je n'ai pas été capable d'avoir les chiffres exacts dans le passé et je suis content de les avoir sur papier.

M. SINCLAIR: Il n'y avait aucune obligation, monsieur Byrne, selon le règlement; il n'y avait pas d'obligation par aucun acte à fournir des trains de voyageurs. Cette ligne, comme toutes les autres lignes, faisait partie des chemins de fer du Pacifique-Canadien et était assujettie à la juridiction de la Commission des Transports quand elle fut formulée au début de 1900. Je pense que le premier conseil fut formé en 1903. Donc, avant que le train de voyageurs puisse être retiré dans la région de Kootenay cela exigeait l'approbation de la Commission des Transports et elle fut obtenue et reçue après tenue des audiences dans les régions de Kootenay et ailleurs avant que le service fut discontinué. Si je peux continuer pour un moment, monsieur le président, le service fut discontinué et je suis allé dans les régions de Kootenay. Je n'ai pas vu, ainis que je le disais précédemment, aucun desséchement de vigne dans tels endroits comme Cranbrook, Castlegar, Nelson.

M. BYRNE: Les membres se dessèchent.

M. SINCLAIR: Les membres se dessèchent?

M. BYRNE: Les membres du Parlement.

M. SINCLAIR: Ils mûrissent.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Byrne, avant que nous terminions ceci, puis-je dire que vous n'avez pas cessé depuis vendredi. Je vous donnerai 20 minutes aujourd'hui.

M. BYRNE: Je pense que j'ai eu 3 minutes vendredi.

Le PRÉSIDENT: Bien, celà fait 23 minutes jusqu'à aujourd'hui.

M. BYRNE: Bon je n'ai qu'une dernière question. Je me demande si M. Sinclair pourrait donner au Comité une idée quant aux dividendes qui ont été payés par la compagnie de chemin de fer sur leurs parts et faire une comparaison des premiers jours aux jours lorsqu'on cédait ces grandes parties de terres jusqu'à aujourd'hui; pas chaque année, mais donnez-nous une indication de la fluctuation.

M. SINCLAIR: Bien, monsieur le président, à certaines périodes aucuns dividendes ne furent payés soit pour les actions privilégiées soit pour les actions ordinaires. Au début de l'histoire de la compagnie, évidemment elle ne payait pas de dividendes. Elle a depuis commencé à payer des dividendes et les a payés, sans exception, jusqu'en 1931, ensuite il y eut le temps où aucun dividende ne fut payé jusqu'aux années 40 et depuis ce temps les dividendes ont été payés. Les recettes brutes de la compagnie, pour...

M. LEWIS: Je n'ai pas entendu la dernière partie.

M. SINCLAIR: Depuis ce temps les dividendes ont été payés.

M. LEWIS: Quelle était la dernière année que vous avez mentionnée?

M. SINCLAIR: J'ai dit une année dans les 40.

Depuis ce temps le dividendes ont été payés. Les recettes brutes de la compagnie, par exemple, en 1965, étaient moindres; les recettes brutes sur les valeurs nettes de la compagnie des opérations sur rail, en 1965, étaient moins que le taux d'intérêts sur les rentes de l'État, particulièrement sur les valeurs nettes, en 1965, c'était 3.2 pour cent. Je n'ai pas vu les calculs pris de 1881 à 1965 et ayant rapport au paiement de dividendes des valeurs. Évidemment, cela a été la politique de la compagnie de retirer en certains montants de l'argent des actionnaires et le replacer dans l'immeuble ou d'autres sociétés. Il n'y eut pas de dividendes payés sur les valeurs ordinaires de 1932 à 1943. Le premier paiement sur les valeurs ordinaires fut rétabli en 1943 après l'avoir arrêté en 1931. A ce moment les taux de dividendes furent très bas—2 pour cent au pair.

M. BYRNE: Une question finale, monsieur. Combine de terre le chemin de fer détient-il encore sous concession originale, y-a-t'il d'autres nouvelles acquisitions?

M. SINCLAIR: Bien, monsieur Byrne, il y a des terrains en banlieue qui n'ont jamais été vendus; quelques uns d'entre eux sont redevenus notre propriété; je supposerais environ 600,000 acres en incluant ce qui est appelé par des gens peu aimables des pâturages à orignaux.

M. BYRNE: C'est tout, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cantelon.

M. CANTELON: Monsieur le président, depuis trois jours que je suis assis ici bien tranquille et j'ai des questions et des commentaires que j'aimerais faire. En premier, je pense que nous sommes tous portés à être d'accord avec le C.P.R. que le Dominion est une affaire perdante; certainement sur la base qu'on le calcule. Pourtant, nous sommes contraints d'accepter leurs chiffres hormis que nous voulions élargir cette enquête et prendre des investigateurs indépendants pour vérifier ces chiffres. Je ne vois aucun but en poursuivant ce point, mais c'est évidemment une affaire perdante. Cependant, j'aimerais bien savoir si le bureau du C.P.R. nous soumettait les chiffres pour un examen indépendant si ce Comité arrive au point de décider de faire cela.

M. SINCLAIR: Certainement.

M. CANTELON: Je pensais que ce serait votre réponse et je savais que c'était seulement une question de rhétorique que je demandais réellement.

Deuxièmement, j'aimerais examiner cette expression «demande réelle». Je me demande si j'ai raison de l'interpréter come ceci. La «demande réelle» est le nombre de personnes qui utilisent votre train?

M. EMERSON: Non, je ne suis pas d'accord sur cela, monsieur Cantelon. Ce n'est pas tout à fait la bonne manière de définir cela. Je pense que la «demandee réelle» est la demande pour un service à des prix qui amortiront les frais de service.

• (10.20 a.m.)

M. CANTELON: Bien, je ne vois pas beaucoup de différence. Peut-être que je ne suis pas trop avisé dans cette matière, mais il me semble que si ce n'était pas une définition poussée trop loin, nous pourrions peut-être y ajouter qu'il n'est pas nécessaire que ceux qui désirent prendre le train soient de la demande

réelle, ce sont ceux qui s'adonnent à prendre le train. Cependant, je pense qu'il y en a beaucoup qui aimeraient l'utiliser et qui n'ont pas réellement l'occasion de le faire pour différentes raisons dont quelques unes nous ont été révélées.

M. EMERSON: Bien, si vous me permettez de faire un commentaire sur ce sujet, afin qu'elle soit effective la demande devrait subvenir aux frais de service. Laissez-moi continuer jusqu'à l'extrême par voie d'illustration. Supponsons, pour le besoin de l'illustration, que le transport sur rail soit fait gratuitement. Alors, vous pourriez avoir une très grande demande de toutes sortes de gens, soit pour une raison soit pour une autre, qui sont tout à fait disposées à prendre le train pour aller ici et là et en revenir; ce serait une demande, mais elle ne serait certainement pas une demande effective.

M. CANTELON: Eh bien! Évidemment, je crois que c'en est inhérent. Je ne suggérais pas, pour un instant, que le facteur de frais ait quelque chose à voir avec la demande. C'étaient les autres facteurs d'efficacité qui me concernaient. C'était le cas, à mon point de vue, qu'il y a des gens qui aimeraient prendre le train mais qui ne le prennent pas à cause des facteurs autres que les frais. Peut-être que je fais erreur dans cette idée, mais néanmoins c'est l'opinion que j'ai. J'ai cette opinion et je crains que beaucoup d'autres gens l'aient à cause de l'expérience que nous avons eue avec les autres trains dans le passé. En particulier, j'ai eu de l'expérience avec les trains qui avaient l'habitude de faire le trajet d'Edmonton à Winnipeg sur ce que je pense vous appelez votre principale ligne secondaire des Prairies. Vu que je demeure sur cette ligne depuis un bon nombre d'années et que j'y suis encore, j'ai eu quelques expériences sur ce train.

Quoiqu'un nombre d'autres personnes aient donné leurs opinions personnelles sur cette affaire, j'espère que par cette occasion vous me supporterez pour un instant tandis que je donnerai la mienne en ce qui concerne ce train, Car je crains que c'est de ces expériences personnelles que le jugement du publique est basé et qu'il en est venu à la conclusion que cette soit-disant demande effective a été diminuée, si je peux ainsi dire, par les manières d'agir de la compagnie de chemin de fer. Je vous cite seulement une expérience, mais je pourrais en citer beaucoup d'autres.

Un matin, mon épouse et moi voulions prendre ce train et voulions des sièges dans la voiture-salon. Dans ce temps-là il y avait une voiture-salon. On l'a enlevée plus tard. Nous avions demandé au préposé de nous trouver des sièges dans la voiture-salon et quand nous y sommes arrivés il n'y avait plus de places disponibles—il l'avait tout simplement oublié. Il était un de mes bons amis alors je ne me suis pas querellé avec lui. Alors nous avons pris le train et nous sommes allés dans la voiture-salon où on se fit répondre par le porteur que nous ne pouvions pas s'asseoir dans cette voiture. Il y avait trois personnes dans la voiture. Je dis, «Pourquoi pas?» Il dit qu'il avait reçu l'ordre de ne laisser entrer personne dans ce train. Je dis, «Je regrette, je suis ici et à moins que vous vouliez me jeter dehors je ne sortirai pas.» Alors on s'assit puis à Saskatoon je suis allé acheter des billets et le porteur me suivit et dit à l'agent que je ne pouvais pas acheter de billets pour cette voiture. On m'avait dit celà à Regina. Malheureusement il ne put atteindre personne à Regina, mais il était un homme assez sensé pour réaliser que c'était ridicule de laisser une voiture vide, alors il me vendit les billets. Personne d'autre n'embarqua dans cette voiture de cet endroit à Yorkton, je ne sais pas combien l'auraient prise si cette politique n'avait pas été faite. Il se peut que le porteur ait tort et que ce n'était qu'une fausse interprétation de sa part. Mais il y avait un deuxième épisode sur ce même train ce même jour. Il y avait une voiture-dînette sur train. Nous sommes allés prendre un goûter. Quand nous sommes allés prendre un goûter on n'avait rien d'autre que des sandwiches et seulement des sandwiches au fromage. C'était le goûter qu'on eut. Nous sommes allés pour le dîner, ou

souper, je pense qu'à ce moment on manquait de tout excepté du pain et des bananes. D'où venaient les bananes, je ne sais pas. Donc nous avons mangé du pain et des bananes pour souper.

Je le répète encore que peut-être ce n'était qu'une fois, parce que je pense que c'était la première fois qu'on mettait en service cette voiture-dînette et je crois qu'on n'espérait pas qu'il y aurait une telle demande. C'était plutôt révoltant pour moi et je suis certain que cela l'est aussi pour vous, car je suis sûr que vous n'avez jamais eu connaissance d'une histoire comme cela d'ailleurs. Le service était inefficace et était de nature à nous donner l'impression qu'on ne voudrait plus voyager sur ce train.

Une autre particularité de ce train, c'est qu'il avait l'habitude de mettre 13 heures pour se rendre d'où je demeure à Yorkton, où demeurent les parents de mon épouse et où nous allions souvent. Je peux faire ce trajet en automobile bien agréablement en 7 heures. Ainsi il n'y a pas à s'étonner à ce que ce train ne pouvait pas avoir de trafic. Je dis ceci bien que je réalise que ce soit ennuyeux pour beaucoup de gens, mais c'est la sorte d'expérience qui a amené les gens à croire que le chemin de fer n'essaie réellement pas à satisfaire la demande des voyageurs. C'est la première chose que je voudrais discuter.

Le deuxième point que j'aimerais considérer est au sujet des réservations et en particulier je voudrais que cela soit au genre de train qui est en fonction aujourd'hui. Peut-être que je tends vers la gauche ici et vous pouvez penser que je suis un visionnaire et un peu absurde. Toutefois, il me semble que les chemins de fer ne marchent pas de l'avant avec les changements dans le transport en ce qui regarde le genre de trains qu'on met en service. Une fois j'ai déjà dit quelque chose comme cela à M. Gordon quand j'étais en charge du Comité des transports, il y a quelque trois ans, et il a seulement dit qu'on ne pouvait pas mettre un train en service à la rapidité que je suggérais pour la prospérité. Je remarque que maintenant le C.N.R. dirige un service rapide entre Montréal et Toronto qui va à une vitesse que je suggérais à ce temps-là. Donc je n'étais pas tout à fait aussi absurde que je le paraissais et j'espère que je ne semble pas tout à fait aussi absurde aujourd'hui.

• (10.30 a.m.)

Avant tout, je ne vois pas comment vous allez faire un genre de train que vous mettrez en service aujourd'hui, avantageusement, par le fait que c'est une proposition énormément dispendieuse à gérer. Il me semble que cela pourrait se faire si vous aviez un genre de train plus mobile; c'est-à-dire, un train que ne pèserait pas autant et s'il était semblable aux voitures spéciales dont vous nous parliez, monsieur Sinclair, et qui aurait un horaire plus changeant afin de satisfaire la demande plutôt que de simplement rouler sans attention à la diversité du trafic à des temps donnés. Si c'était fait, je pense qu'il serait possible de compulser votre système de réservation. Un des très grands désavantages qui existe aujourd'hui en ce qui vous regarde d'avoir des voyageurs serait par conséquent éliminé.

Encore ici je vais utiliser une illustration personnelle pour ce que je veux dire sous ce rapport. Il y a un an je suis allé chez-moi en train parce que j'aime voyager en train et je pense que beaucoup de gens aiment cela aussi. C'est une expérience de tout repos et très confortable. Ainsi donc, mon épouse et moi sommes allés chez-nous; on avait été capable d'avoir une réservation pour aller, mais ne pouvions en avoir une confirmée pour le retour. Toutefois, on nous assurait qu'on l'aurait. Je voulais revenir le 18 avril—évidemment, c'était le C.N.R.—je ne pouvais avoir de réservation soit pour les 18, 19, 20, ou 21 avril. Alors j'ai renoncé avec aversion et j'ai appelé à Saskatoon puis j'ai eu une réservation sur l'avion en partance le lendemain matin, aussi vite que cela. C'était un appel interurbain, confirmé et tout. Vous pouvez voir—et je pense

que la même chose arrive probablement dans votre cas aussi, tout autant que cela arrive au C.N.R. Franchement les gens sont contraints, et je pense que ce sont les mots justes, sont contraints de prendre l'avion plutôt que le train. Or, je réalise qu'il est très, très difficile d'effectuer un système de réservation sur le genre de train que vous mettez en service avec tellement de différentes sortes d'arrangements et dont vous les faites aller à des endroits si variés. On m'a dit que vous mettez en service des compartiments vides, une section de ligne ou deux et la section de ligne suivante est pleine et ainsi de suite. Pourquoi un genre de train ne peut-il pas être mis en opération? Vous arriverez à des difficultés à la longue avec le *Canadian*, j'en suis certain, pourquoi ne commenceriez-vous pas à expérimenter aujourd'hui avec le *Dominion* que vous avez enlevé du service. Lorsque enfin viendra le temps où vous aurez à vous défaire du *Canadian*—qui j'en suis certain s'il continue ainsi vous aurez à le faire, car les mêmes désavantages vont exister avec le *Canadian* comme ils sont pour le *Dominion*—pourquoi n'expérimentez-vous pas avec ce même genre de train mobile avec peut-être un ou deux modes d'arrangements, un système de mode d'arrangement compulsé qui comblera les demandes du public? Et, incidemment, un train qui pourrait aller beaucoup plus vite. Quoique ici encore je ne suis pas un spécialiste en chemin de fer, mais je peux réaliser que, lorsque vous essayez de rouler un train à 100 milles à l'heure sur une voie qui a la plupart du trafic roulant à 60 milles à l'heure, vous arrivez à beaucoup de difficultés. J'aimerais seulement savoir si vous avez quelques opinions sur ces choses dont j'ai parlé.

M. EMERSON: Bien, monsieur Le président, j'essaierai de couvrir les points soulevés par M. Cantelon. En premier lieu, je suppose que les expériences dont il a fait mention en voyageant à Yorkton sur notre train de la principale ligne secondaire qui va jusqu'à Saskatoon et Edmonton ont dû avoir lieu il a déjà un certain nombre d'années.

M. CANTELON: C'était après la deuxième guerre mondiale. Comme vous savez, il a été retiré de la circulation depuis quelques années.

M. EMERSON: C'est exactement le point que j'avais à l'idée. Naturellement je ne peux pas plaider et je n'ai pas eu connaissance de l'incident dont il a fait mention et la difficulté d'avoir des sièges dans la voiture-salon, ou des repas dans la voiture-dînette. Je peux dire ceci, cependant, que celà n'a pas été et n'est pas la politique de la compagnie de rendre ce genre de service. Notre conviction est et notre politique est, autant qu'on le peut, de rendre le meilleur genre de service compatible avec la demande et certainement qu'il n'y a pas eu, actuellement ou jamais, tentative ou désir de décourager délibérément le trafic-voyageur en rendant un service inférieur ou autre chose comme cela. Maintenant, vous pouvez avoir des porteurs particuliers, mais ils sont humains eux aussi, après tout. Il y a des matins qu'ils sont mal en point, et tout ça, puis ils sont soucieux à propos d'autre chose, ceci peut arriver et nous sommes tous sujets à ces sortes de choses.

Je pense, monsieur, que le point suivant c'est la question concernant le temps que le train prenait à faire le trajet et la vitesse lente. Naturellement, comme vous le savez bien, ce train donnait un service local aussi bien qu'un service intermédiaire. En d'autres mots, il s'arrêtait à des points intermédiaires sur son parcours pour prendre ou débarquer des voyageurs et messagerie et malle.

M. CANTELON: Si je me permettais de lancer une remarque sur ce point, monsieur Emerson, je suis entièrement d'accord avec vous que c'était la raison principale qu'il était si lent. Mais si nous sommes pour donner un service aux voyageurs, je pense qu'il est nécessaire d'éliminer ces affaires locales faites par un train de voyageurs. Je pense que maintenant vous le faites en mettant en service des convois à marchandises rapides, n'est-ce pas?

M. EMERSON: Pour ce qui est des messageries et des postes, cela est vrai. Un exemple de ce fait est peut-être dans une certaine mesure le *Canadian* qui, après tout, n'arrête pas à trop d'endroits intermédiaires. Il s'arrête surtout aux terminus et à certains grands centres en cours de route, mais il ne s'arrête pas à toutes les gares comme le faisaient les trains 51 et 52. En tout cas, cependant, même à cela, avec les routes modernes, et particulièrement dans de nombreuses régions, le problème de rencontrer l'horaire dans un voyage parcouru que permettent l'automobile moderne et les grandes routes modernes est difficile. On peut aujourd'hui voyager de Calgary à Vancouver, par exemple, en moins de temps qu'on ne peut le faire par train. La grande route est plus directe; elle fait moins de détours et, dans des conditions normales, on peut faire le trajet en moins de temps. On pourrait le faire en moins de temps sur bon nombre de secteurs de notre voie.

Je reconnais, monsieur, ce que vous aviez à dire au sujet de la plus grande vitesse, mais il y a des limites dans des régions particulières à la vitesse qu'on peut faire constamment en toute sécurité. Je pense qu'on doit avoir à maintenir la plupart des choses en ordre pour donner un service satisfaisant. On peut établir un horaire qu'on peut peut-être suivre un jour si tout va bien, mais le jour suivant, il peut y avoir quelque bref délai ou il arrive quelque événement qui bouleverse l'horaire et l'on ne peut pas arriver à temps et l'on n'a aucune chance de reprendre le temps perdu. Il en résulte que tous les voyageurs à tous les points d'arrêt le long de la voie attendent un train en retard. Il faut avoir un horaire réaliste quant à la rapidité et à la constance.

Vous avez aussi mentionné, je pense, que l'exploitation du matériel roulant est coûteuse, et vous en avez suggéré un genre nouveau qui permettrait, entre autres choses, des horaires plus souples. Les frais sont relatifs, je suppose. Il est certain que notre matériel actuel est le meilleur que nous pouvions obtenir quand nous l'avons acheté et c'est le meilleur qui soit en service aujourd'hui. Je crois aussi que vous devez tenir compte que dans notre pays qui est sujet à des conditions atmosphériques extrêmes, tant en été qu'en hiver, le confort des voyageurs exige un système de chauffage approprié en une saison et la climatisation dans l'autre. Et tout cela alourdit les voitures dans une certaine mesure. En outre, il faut avoir les choses nécessaires au confort personnel, telles que provision d'eau, etc. Il est vrai que dans l'après-guerre immédiat, on a expérimenté la construction de trains plus légers, qu'on pourrait dire plus souples, pour le service de ce continent. Il y a eu le train Talbo, d'une part, et le train de demain de la *General Motors*, d'une autre; on a fait l'essai de ces trains dans des régions plus populeuses que le Canada, et tous ces essais ont été infructueux. Je ne connais aucun d'eux qui soit actuellement en service sur le continent. Donc, nous n'avons pas ignoré complètement ce domaine.

• (10.40 a.m.)

Quant à la question de la souplesse des horaires, si je comprends bien ce que vous avez suggéré, monsieur, c'est qu'en surveillant de près les rétentions de places, on pourrait mettre un train en service aujourd'hui et décider de ne pas l'y mettre demain ou la semaine prochaine, ou quelque chose de la sorte, au cas où il n'y aurait pas suffisamment de places retenues à l'avance, je ne sais pas. Ici, cependant, il serait évidemment, entre autres choses, tout à fait extraordinaire s'il n'y avait pas à chaque jour quelques rétentions de places pour quelque partie du parcours. Après tout, une fois qu'on accepte la rétention, on s'engage effectivement à assurer le service de train.

M. CANTELON: Je crains que je ne me sois pas exprimé très clairement, et vous vous méprenez sur ce que je voulais dire. Je voulais plutôt dire un train qu'on peut augmenter ou étendre, ou augmenter ou réduire plus facilement que ceux qu'on a aujourd'hui.

M. EMERSON: Ce que nous avons actuellement, le matériel actuel qui fait partie du *Canadian*, par exemple, les voitures en acier inoxydable, peut certainement être ajouté ou retranché dans certaines limites, évidemment. Il est tout à fait souple à cet égard. Il faut toutefois tenir compte du fait que les accrochages et les décrochages de voitures prennent du temps. Il faut aussi équilibrer le trafic dans les deux sens. C'est-à-dire qu'on ne peut pas détacher une voiture en route vers l'ouest à Winnipeg si elle est requise pour le prochain parcours vers l'est en partance de Calgary, pour citer un cas d'espèce. Ce n'est pas une affaire simple. Quant aux réservations de places et à la question de les évaluer à l'ordinateur, nous ne les avons pas ignorées; nous y avons pensé; nous nous souvenons très bien de l'expérience d'un chemin de fer des États-Unis qui a essayé la chose et n'a pas réussi, puis est revenu au présent système, qui est celui que nous suivons depuis une longue période d'années.

Ici, contrairement aux lignes aériennes, nous sommes au désavantage du fait que nous desservons sur une même voie ordinairement beaucoup plus d'endroits, et aussi du fait que nous offrons une plus grande diversité de facilités, et ceci est peut-être nécessaire vu le fait que les voyages varient en durée.

Vous montez dans un avion et vous pouvez vous rendre où vous désirez aller pratiquement en moins de douze heures ou à peu près, et probablement en beaucoup moins de temps; c'est-à-dire que vous pouvez vous rendre où vous désirez aller au Canada en moins de douze heures. Cependant que dans un train, le voyage pourrait durer trois jours ou il pourrait durer une heure. La catégorie de place que désirent les gens dépend en grande partie de la durée du voyage projeté, et non nécessairement de la distance. En outre, évidemment, les lignes aériennes, sur un marché qui s'étend très rapidement, et l'on a déjà fait mention du grand nombre de places qu'est en train d'ajouter Air-Canada, sont au sommet du cycle, et je n'ai aucune raison de dire que cela ne continuera pas indéfiniment. Elles ont à faire face à une situation passablement différente de celle des chemins de fer dont le marché général de voyageurs est à la baisse et ou la mise en œuvre d'un régime d'évaluation à l'ordinateur des réservations de places est une mesure pour le moins dispendieuse.

Je pense, monsieur, que j'ai repassé tous les points dont je puis me souvenir, si j'ai oublié quelque chose, je serais heureux que vous m'en rappeliez.

M. MCINTOSH: Monsieur le président, j'ai ici une liste de questions, mais je crois qu'on peut répondre à la plupart d'entre elles par des oui et des non. Sauf votre respect, monsieur Emerson, j'aimerais adresser mes questions à monsieur Sinclair parce qu'elles découlent de ce qu'il a dit le premier jour de l'audition. Voici ma première question: le P.-C. a soumis un état de ses effets en portefeuille à la *Security Exchange Commission* à Washington. Pourrait-on disposer de la même liste pour notre Comité?

M. SINCLAIR: Si le président l'exige.

M. MCINTOSH: Monsieur le président, voudriez-vous l'exiger? Merci.

Voici ma deuxième question, monsieur le président; la principale raison invoquée dans la demande du P.-C. adressée à la Commission des transports était-elle fondée sur ce que vous savez vous-même et sur ce que vous vous êtes efforcé de nous expliquer, soit l'expression «demande réelle»?

M. SINCLAIR Oui, monsieur. Elle n'était pas exprimée en ces termes, mais certains des résultats de ce que nous avons constaté dans notre étude préliminaire étaient les mêmes. Il s'agissait d'équilibrer les besoins du public contre le coût, en fonction de l'économie.

M. MCINTOSH: Est-il juste de dire que demande réelle est une expression d'économique qu'emploient des spécialistes tels que vous dans le domaine des transports? Cette demande effective pourrait-elle être vérifiée à l'ordinateur dont vous avez parlé, en l'alimentant des renseignements appropriés?

M. SINCLAIR: Non, monsieur.

M. MCINTOSH: Est-il juste de dire que certains des éléments employés dans la demande effective sont, comme vous avez dit, un gaspillage de main-d'œuvre, en fonction de notre produit national brut, etc. Je me reporte à l'énoncé que vous avez fait à l'égard de certaine compagnie ferroviaire qui a perdu 60 millions de dollars par année, et vous avez extrapolé ce fait pour une période de dix ans et vous avez prédit une perte de 600 millions de dollars pour le Canada, etc.

M. SINCLAIR: Oui. Je parlais là de mauvaise affectation de ressources qui sont rares, soit les hommes et l'argent.

M. MCINTOSH: Est-il juste de dire que demande réelle est une expression d'économique qu'emploient les gens de la profession?

M. SINCLAIR: Les gens de la profession emploient-ils une expression d'économique?

M. MCINTOSH: Dans le domaine du transport.

M. SINCLAIR: Je pense que c'est une expression d'économique qu'emploient les gens de profession dans tous les domaines où l'on satisfait à un besoin et où l'on distingue le besoin de la nécessité et du désir. En d'autres termes, qu'il faut une mise de fonds; pour combler le besoin, il faut permettre à la personne de ravoir de plus en plus de ce qu'elle y a mis.

M. MCINTOSH: Monsieur Sinclair, ce que je cherche à établir est l'origine de l'expression.

M. SINCLAIR: Elle est aussi ancienne que l'économique et précisée par la pensée du monde moderne.

M. MCINTOSH: Pour autant que vous le sachiez, existait-elle avant que vous n'entriez dans ce domaine?

M. SINCLAIR: Avant ma naissance, oui. Depuis plus longtemps que de mémoire d'homme.

M. MCINTOSH: Sur ce point, monsieur Sinclair, admettez-vous que c'est là subventionner un parcours non dans les meilleurs intérêts de la nation pour contrebalancer la baisse de ce que vous appelez la demande économique? En d'autres termes, la subvention à même le trésor fédéral n'est pas la réponse à la situation quant à la discontinuation du *Canadian*?

M. SINCLAIR: Quant au *Dominion* même, je répondrais que je suis d'accord avec vous. Je crois que nous ne devez pas généraliser au-delà de la statistique parce qu'il pourrait y avoir des circonstances où l'intérêt national exigerait un service déterminé, fait qu'on a reconnu comme un domaine recevable.

M. MCINTOSH: Je toucherai à ce point dans un moment, monsieur.

M. SINCLAIR: Pour ce qui est du *Dominion*, je suis d'accord avec vous du fait de la disponibilité d'un autre service.

M. MCINTOSH: Maintenant, je dis que, et je crois également qu'en un certain nombre d'occasions, vous avez prévu ou vous connaissiez les conditions

dans lesquelles la Commission des transports accepterait une demande de discontinuation d'un service particulier et vous, en tant que dirigeants, vous avez fait tout en votre pouvoir pour provoquer ces conditions, pour vous assurer qu'elles existent avant de faire votre demande. Nieriez-vous cet allégué?

M. SINCLAIR: Je le nierais certainement.

M. MCINTOSH: La Commission des transports accepterait une demande de discontinuation d'un service particulier et vous, en tant que dirigeants, vous avez fait tout en votre pouvoir pour provoquer ces conditions et vous assurer qu'elles existent avant de faire votre demande; nieriez-vous ce fait?

M. SINCLAIR: Je le nierais certainement.

M. MCINTOSH: Admettriez-vous cet allégué . . .

M. SINCLAIR: La dernière partie, mais pour la première partie, je pense que nous reconnaissons les critères avant qu'ils ne soient établis, mais que nous organisons notre service pour qu'il rapporte, la réponse est que je le nie absolument.

M. MCINTOSH: Admettez-vous la déclaration voulant que les quatre provinces de l'ouest du Canada soient celles que seraient le plus défavorablement atteintes par la suppression du *Dominion*?

M. SINCLAIR: Je crois que la suppression du *Dominion* n'atteint défavorablement aucune province, soit-elle de l'Est, de l'Ouest ou du centre.

M. MCINTOSH: Pensez-vous que les effets se font sentir dans tout le Canada?

M. SINCLAIR: J'ai dit, je ne crois pas qu'il y ait des effets défavorables.

M. MCINTOSH: Eh bien, si la loi de la demande effective, ou l'expression «demande réelle», était appliquée aux provinces où ce service sera discontinué, avez-vous des observations à faire quant à l'économie de cette partie de la région?

M. SINCLAIR: Je sais seulement ceci, monsieur McIntosh. Pour autant que nous ayons contrôle et que nous ayons pu vérifier, nous n'avons constaté aucun effet économique ou social défavorable du fait du retranchement du train, même s'il n'y a pas de service pour voyageurs dans la région. Les seuls gens que j'ai constaté avoir fait une enquête depuis la suppression du *Dominion* étaient un groupe de l'Alberta, et ce groupe a annoncé, d'après les journaux que j'ai lus en fin de semaine—et je dois me reporter à un journal puisque c'est ma seule source—le comité de la Chambre de commerce de Calgary «le Comité n'a trouvé aucune preuve que la suppression du *Dominion* ait affecté défavorablement le commerce à Calgary». M. MacDonald a ajouté: «Personne n'est réellement privé de moyens de transport à cause du *Dominion*». Je n'ai pas vu d'autres rapports; il peut y en avoir eu d'autres, mais je n'en ai pas vu.

M. MCINTOSH: Touchant l'aspect légal de l'accord qui existe entre le P.-C. et la nation canadienne, admettriez-vous que c'est une obligation pour la compagnie de fournir au public tout service-voyageurs ferroviaire, je dis «tout» service-voyageurs?

M. SINCLAIR: Oui, monsieur McIntosh, la loi prévoit les aménagements suffisants et convenables en rapport avec les intérêts pertinents, et encore, ces mots «intérêts pertinents» sont entre guillemets.

M. MCINTOSH: En d'autres termes, il n'y a pas de conflit d'interprétation?

M. SINCLAIR: Aucunement.

M. MCINTOSH: A cet égard.

M. SINCLAIR: Aucunement.

• (10.50 a.m.)

M. McINTOSH: Convenez-vous qu'au cas où la demande réelle à l'égard des services du *Canadian* ne marquerait aucune amélioration au cours de l'année suivante que votre compagnie pourrait légalement demander et s'attendre d'obtenir une requête en vue de maintenir ce service-voyageurs?

M. SINCLAIR: Je pense qu'on se trouverait alors en face de ce problème que j'ai mentionné jeudi ou vendredi, je crois; un nouveau problème surgit alors et c'est là ce qu'exige effectivement l'intérêt national?

M. McINTOSH: Oui, je viens également à cela.

M. SINCLAIR: Je pense que cela a été rendu clair dans le jugement de la Commission, dans les observations du commissaire en chef à l'audition relative au *Dominion*.

M. McINTOSH: Pourrais-je vous demander ceci, à votre connaissance a-t-on consulté le ministère de la Défense nationale en rapport avec votre demande de suppression du *Dominion*?

M. SINCLAIR: A l'égard du *Dominion*, non monsieur. Je voudrais que vous sachiez ceci. Il y a quelques années, alors que nous songions à détruire certain matériel du service-voyageurs que nous avions, nous nous sommes adressés au ministère de la Défense nationale et lui avons demandé s'il voulait que nous mettions ce matériel en réserve et le garder pour des cas d'urgence. Le ministère étudia la question et répondit «non». Vous devez comprendre, monsieur McIntosh, que la manière de transporter les troupes a changé considérablement depuis la deuxième Grande Guerre; par exemple, les aéronefs commencent, je suppose que vous l'avez appris, à recevoir par jour et transporter d'un continent à un autre 750 soldats entièrement équipés. Vous pouvez voir ce que cela donnerait au moyen d'un service qui ferait la navette d'un bout à l'autre du pays.

M. McINTOSH: Je pensais sous ce rapport, monsieur Sinclair, à des régions qui n'ont pas de champ d'atterrissage approprié à ce genre d'aéronefs ou dont le champ d'atterrissage a déjà été détruit.

M. SINCLAIR: On pourrait recourir à d'autres moyens. J'aimerais vous renvoyer à une lettre du ministre de la Défense nationale en date du 14 septembre 1960, sous la signature de l'honorable M. Pearkes. Peut-être pourrais-je vous lire le court paragraphe que voici: «Les services m'ont appris qu'en raison de la grande diversité de conditions qui pourraient exister dans un cas d'urgence, il est douteux que l'on puisse s'organiser sur une base solide en vue de toutes les éventualités. Il semblerait plus pratique d'adapter nos plans de temps en temps pour répondre à nos besoins prévisibles en tenant compte des moyens de transport disponibles plutôt que de nous en remettre à un programme d'entretien de voitures de chemin de fer qui ont déjà été retirées du service.»

M. McINTOSH: J'étais pour vous poser une question semblable au sujet du programme de l'Organisation des mesures d'urgence, mais je présume que votre question s'applique tant à la Défense nationale qu'à l'O.M.U.

Voici ma question suivante, monsieur Sinclair. Le service-voyageurs de votre compagnie a-t-il jamais enregistré des bénéfices, et dans l'affirmative, au cours de quelle période?

M. SINCLAIR: Je pense que le service-voyageurs a montré que jusqu'à la fin des années 20, il faisait face à ses obligations variables en régie intéressée. Évidemment, il y a eu au cours de la guerre certaines périodes de très grande utilisation et d'indisponibilité de voitures, de combustible, etc. Pour ce qui est de ces périodes cependant, la réponse est oui.

M. McINTOSH: La demande réelle de service ferroviaire complet, y compris le service-marchandises, a-t-elle augmenté ou diminué au cours des dix dernières années?

M. SINCLAIR: Par définition et par pensée, la demande effective ne peut pas s'appliquer à un groupe. La demande effective de service-marchandises . . . par exemple, les automobiles?

M. McINTOSH: Je préférerais m'en tenir au rail.

M. SINCLAIR: Le transport d'automobiles par rail. Il était presque disparu, alors nous avons adopté le wagon à étagère, ce qui a permis à la demande effective de remonter et ce wagon se voit maintenant largement sur la voie.

M. McINTOSH: Le même raisonnement pourrait-il s'appliquer au service-voyageurs?

M. SINCLAIR: Je dirais que non, monsieur, à cause, je pense, de ce que beaucoup de gens oublient, et nous avons tenté de vous exposer les faits dans notre première requête; c'est vers 1954 que nous lui avons fait subir ce genre de traitement. Nous avons acheté du matériel très moderne, nous l'avons poussé énergiquement et nous avons dépensé 60 millions de dollars en matériel et nous avons échoué dans ce que des gens tentent aujourd'hui de faire quelque dix ans plus tard.

M. McINTOSH: Je me demande, monsieur Sinclair, si l'on pourrait soumettre au Comité un certain nombre de graphiques, et le premier auquel je pense est celui qui indiquerait la tendance à l'égard du service ferroviaire et du service-marchandises réunis, disons depuis les 30 ou 40 dernières années?

M. SINCLAIR: Que voulez-vous dire? Sous forme de tonnes-mille brutes?

M. McINTOSH: Non, sous forme de profits et pertes.

M. SINCLAIR: Non, je ne pourrais pas faire cela.

M. McIntosh: Je pense que c'est ce à quoi nous en venons ici.

M. SINCLAIR: Comment pourrais-je en tracer un graphique?

M. McINTOSH: Je ne suis pas un économiste, et je ne sais pas. Je voulais tout simplement savoir si vous pouviez le faire ou non.

M. SINCLAIR: Je peux toujours faire certaines suppositions et préparer des graphiques d'après ces suppositions. Que me demandez-vous? Est-ce le revenu net par rapport à l'investissement en chemin de fer de l'ensemble du Pacifique-Canadien, en prenant pour année de base, disons, 1949 jusqu'à 1965? Certainement que je peux en faire un graphique.

M. McINTOSH: Ce à quoi j'essaie d'arriver est de savoir si dans l'ensemble de votre réseau de transport vos bénéfices ont augmenté pour la période ou s'ils sont demeurés les mêmes, et quels effets la suppression du service-voyageurs aura sur ces bénéfices ou même en supprimant les deux. . . .

M. SINCLAIR: Laissez-moi donc vous donner des chiffres. . . .

M. McINTOSH: Laissez-moi finir . . . en supprimant et le service-marchandises et le service-voyageurs de l'ensemble du complexe du P.-C.?

M. SINCLAIR: Laissez-moi vous donner des chiffres. Je prendrai la base de . . .

M. McINTOSH: Non. Je n'ai que faire des chiffres dans le moment parce que lorsqu'il y en a trop, nous nous embrouillons. Je me demandais simplement si nous pouvions constater la tendance . . .

M. SINCLAIR: La tendance?

M. McINTOSH: Au moyen d'un graphique.

M. SINCLAIR: Je peux dresser un graphique du revenu net du chemin de fer, assurément.

M. MCINTOSH: Merci.

M. SINCLAIR: A partir de quelle année de base?

M. MCINTOSH: J'ai dit les 40 dernières années.

M. SINCLAIR: Quarante?

M. MCINTOSH: Si cela est une tâche trop lourde, ce que je désire savoir est si elle est à la hausse ou à la baisse. Comme je l'ai dit en faisant mes observations l'autre jour, je suis de la libre entreprise. Je comprends qu'elle n'est pas financièrement saine, et en tant que personne de la libre entreprise, je renoncerai certainement à ma question. Je ne nous fais pas de reproche, si vous désirez y renoncer.

M. SINCLAIR: Est-ce que vingt ans feraient? Je pense que je peux me représenter un graphique sur vingt ans. Vingt années seraient-elles suffisantes?

M. MCINTOSH: Ou si vous voulez le faire pour quarante ans, et le répartir en quatre périodes d'environ dix ans chacune.

M. SINCLAIR: C'est bon, je préparerai un graphique.

Le PRÉSIDENT: Que je comprenne bien, monsieur McIntosh. Ce graphique indiquerait des bénéfices . . .

M. SINCLAIR: Des gains nets, rail.

Le PRÉSIDENT: Qui seront répartis. . . .

M. SINCLAIR: Sur vingt ans, marchandises et voyageurs.

M. MCINTOSH: J'en viens aux deux. J'aimerais savoir si la chose peut se faire séparément pour le service-voyageurs et séparément pour le service-marchandises et ensemble pour les deux.

M. SINCLAIR: Je ne possède pas de tels dossiers, monsieur McIntosh, mais je peux vous dire les gains nets du chemin de fer pour une période de vingt ans ou une période de quarante ans. J'ai à ma disposition tous les comptes de la compagnie, mais s'il s'agit d'essayer de les répartir entre le service-voyageurs et le service-marchandises, non, je ne pourrais le faire.

M. MCINTOSH: Si vous ne pouvez pas le faire, nous ne pouvons nous y attendre, mais vous avez une idée de ce à quoi je veux en venir et je ne veux pas que trop de chiffres viennent nous embrouiller. C'est tout simplement la tendance que je cherche à connaître.

M. SINCLAIR: Je m'efforcerai de trouver quelque chose qui vous sera utile.

M. MCINTOSH: La discontinuation du *Dominion,* selon vous, entraînera-t-elle une hausse ou une baisse des tarifs-voyageurs à bord du *Canadian*?

M. SINCLAIR: D'abord, laissez-moi l'expliquer ainsi. Le niveau du tarif-voyageurs en soi ne sera pas touché. Nous prévoyons que le nombre de personnes transportées dans le *Canadian* augmentera du fait que le marché disponible ne sera pas réparti entre deux trains. En conséquence, à la longue, on exploite deux trains à 50 p. 100 de leur capacité, et avec un train, et disons qu'il y a un facteur d'érosion des marchés en baisse, on devrait pouvoir empêcher les tarifs de monter rapidement à bord du *Canadian,* qui autrement augmenteraient.

M. MCINTOSH: Vous ne dites pas s'ils augmentent ou s'ils n'augmenteront pas? Vous ne vous engagez pas à cet égard?

M. SINCLAIR: Monsieur McIntosh, je serais naïf si je ne pensais pas, en tenant compte de l'économie actuelle, que les frais n'étaient pas pour augmenter. Le coût du matériel et les frais de salaire augmenteront et je suis certain que le facteur de la productivité ne peut pas contrebalancer ces augmentations dans le service-voyageurs.

M. McINTOSH: Je vais me faire régionaliste et provincialiste à l'instar de certains autres membres dans leurs questions et je vais vous dire que, à titre d'exemple, de Swift Current à Calgary, avant la Noël, de l'an dernier, le tarif était de $16 et durant la saison de Noël, il était de $32.50 et il est maintenant de $30, soit presque le double, et il en a été ainsi depuis qu'on a parlé de supprimer le *Dominion*.

• (11.00 a.m.)

M. SINCLAIR: L'affaire n'avait rien à y voir, monsieur McIntosh. Voici quelle était la situation: la Commission des transports a établi le tarif qui était juste et raisonnable pour le service-voyageurs sur un chiffre de base de cinq cents le mille. Cinq cents le mille est un faible tarif pour le transport. Comme je l'ai expliqué, à la suite de notre essai de l'automne de 1963, nous avons réduit les tarifs à un très, très bas niveau. Vous n'avez qu'à penser au tarif. Il s'établissait en moyenne à un peu moins de 2 cents et demi le mille. Vous ne pouvez pas transporter grand-chose ni beaucoup de personnes à deux cents et demi le mille. C'est un tarif ridiculement bas et nous avons constaté qu'il était impossible de l'appliquer. Les frais de maniement de ces affaires additionnelles ont abouti à un accroissement du déficit. En d'autres termes, nous ne pouvions même pas recouvrer le coût des sièges à même les affaires additionnelles. En conséquence, nous avons fait des rajustements à la structure des tarifs, tous les tarifs évidemment, mais toujours au-dessous des cinq cents le mille que la Commission des Transports avait jugés justes et raisonnables dans le service-voyageurs.

M. McINTOSH: Ca ne me regarde peut-être pas, monsieur Sinclair, mais pourquoi cette augmentation, si elle n'était pas nécessaire? Vous avez dit que deux cents constituent un prix ridiculement bas.

M. SINCLAIR: Deux et demi.

M. McINTOSH: Deux et demi. Je ne suis pas en mesure de dire s'il l'est ou non, mais s'il y avait lieu de faire une augmentation, pourquoi n'a-t-elle pas été répartie sur toute la ligne plutôt qu'entre les points qui ne subissent pas la concurrence? S'il y avait lieu de faire une augmentation sur ce parcours ou secteur, qu'on le nomme comme on voudra, de 60 à près de 100 p. 100, pourquoi avez-vous attendu au dernier mois de 1965 pour cette hausse immédiate? A ce que je comprends, il n'y a pas eu de hausse de Calgary à Vancouver.

M. SINCLAIR: Je vous répondrai à cela que la hausse n'est pas appliquée aux points non concurrentiels. Un des points les plus concurrentiels du service-voyageurs, dont je connaisse l'existence, se situe entre Toronto et London (Ontario), et notre tarif à ce point est de cinq cents le mille. Un autre endroit se trouve entre Montréal et Sherbrooke. Ces points sont des exemples dans l'Est et l'Ouest, et quand vous demandez pourquoi la hausse est si considérable, c'est que nous avons rétabli le tarif au niveau que la Commission a jugé juste et raisonnable. Quand nous réduisons les tarifs, nous le faisons aussi rigoureusement. C'est drôle, monsieur McIntosh, et je suppose que c'est plutôt normal que les gens se souviennent des tarifs qui augmentent et qu'ils oublient ceux qu'on a réduits. Nous n'avons pas encore établi dans notre esprit ce que sera le niveau le plus efficace. Nous en sommes encore loin.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIntosh, avez-vous fini, car je désire prendre cette relâche à 11 heures et je voudrais qu'on termine ces questions.

M. McINTOSH: Je ne suis pas trop éloigné de la fin. On aurait pu répondre par des oui et des non à la plupart de ces questions, mais M. Sinclair a voulu aller jusqu'au bout.

M. SINCLAIR: Je ne fais qu'essayer d'aider.

Le PRÉSIDENT: Vous avez questionné pendant vingt-cinq minutes. Aimeriez-vous y revenir ou désirez-vous en finir?

M. MCINTOSH: J'attendrai. Je pourrais en avoir pour cinq ou dix minutes au plus.

Le PRÉSIDENT: Nous interropons la séance jusqu'à 11 h. et quart.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous finirons d'entendre les questions de M. McIntosh et j'avertis M. McIntosh qu'il lui reste cinq à dix minutes.

• (11.20 a.m.)

M. MCINTOSH: Je termine jusqu'à une autre occasion. Je dirai pourquoi j'ai posé la plupart de mes questions de ce matin. C'est parce que je crois qu'il existe une énorme confusion entre l'interprétation du Comité de l'expression «demande réelle» et ce que les gens de la profession du commerce des transports rattachent à cette expression «demande réelle». Je signalerais aussi, monsieur le président, qu'il peut aussi y avoir confusion dans deux autres tournures de phrase mentionnées, je pense, par M. Horner. Il s'agit des paragraphes 34 et 35 du sommaire du mémoire. Dans l'un, on dit «conformes aux intérêts supérieurs de la population» Je ne pense pas que le Comité soit d'accord avec cette interprétation que font de l'expression les dirigeants de cette entreprise, ni avec celle de la tournure au paragraphe 35 «Agir ainsi, ce serait desservir le public». Peut-être devrais-je remettre à plus tard mes questions sur ce point. A présent, je pense que M. Sinclair a dit ce matin que les mots «demande réelle» sont une expression d'économique de vieille date. Notre mandat, que je n'aime pas, renferme les mots «demande réelle». J'ai aussi consulté le dictionnaire sur la signification de «demande réelle», les deux mots—et «réel» «signifie effectif ou existant, et demande signifie besoin. Je pense que c'est ainsi que le grand public entend cette expression «demande réelle». Je vous reporte à la deuxième page de votre long mémoire et à ce paragraphe...

M. SINCLAIR: Réel ou existant là où il existe un besoin n'entre pas en conflit avec ce que j'ai dit.

M. MCINTOSH: Pour moi, quand je substitue l'expression telle que je l'entends dans un paragraphe de la page 2 de votre long mémoire, dont la lecture ne communique pas ce que vous voulez expliquer au Comité. Je pense que M. Olson a dit l'autre jour que l'expression «demande réelle» revient en trente et une occasion dans votre mémoire, et je pense qu'avant d'aller plus loin nous devrions comprendre clairement ce que nous signifions par cette expression «demande réelle». Je pense que nous savons ce que vous voulez dire, mais je ne suis pas certain que nous sachions, ou que le public sache ce que nous voulons dire.

M. SINCLAIR: Cependant, monsieur McIntosh, vous voyez...

M. MCINTOSH: Je n'ai que cinq minutes, monsieur Sinclair, mais je veux exposer ce point.

M. SINCLAIR: Je le veux, je le veux aussi, mais je ne désire pas que quiconque pense que nous sommes en conflit avec la définition de votre dictionnaire, mais il vous faut réunir ces deux mots, et quand on dit «besoin», le besoin sans débours ne fait pas partie de la demande effective. Besoin en ce sens ne signifie pas besoin ou désir, comme je l'ai dit, et j'ai cité Hanson à ce sujet.

Par conséquent, il faut qu'il y ait un débours, et c'est ma faute si je ne rends pas la chose clairement, et le fait même que vous soyez revenu aux paragraphes 34 et 35 est ma faute de ne pas l'avoir rendu clair, parce que ces mots reviennent d'un bout à l'autre, à partir du mandat jusqu'à la fin.

M. McINTOSH: Pourrais-je exposer mon idée avant que le président ne m'interrompe? Vous prendrez tout le temps que vous voudrez pour les réponses.

M. SINCLAIR: Pourquoi serais-je différent de vous?

M. McINTOSH: Pourquoi, je ne sais pas. Je veux dire, il semble qu'on me limite, mais en tout cas, monsieur le président a exprimé très clairement la question l'autre jour quant à ce qu'il comprenait par votre explication et du fait que vous êtes une entreprise libre, je veux dire les effets sur le pays. Toutefois, pour en revenir à ce dont vous parliez, je désirerais seulement lire ce paragraphe dans les quelque deux minutes qui me restent et substituer les mots «besoin réel» à demande réelle, et vous me direz si cela signifie la même chose.

M. SINCLAIR: Quel paragraphe?

M. McINTOSH: Il s'agit du paragraphe qui emploie demande réelle dans le service-voyageurs sur rail, à la page 2 du long mémoire. Je vais vous le lire et je remplacerai les mots. Il se lit (et je pense que l'expression revient neuf fois dans ce même paragraphe): les mots-clés du mandat sont «demande réelle pour le service-voyageurs».

«Le mandat porte principalement sur la demande réelle pour le service-voyageurs. Celle-ci doit servir de critère à l'évaluation du programme actuel et des projets de la Compagnie concernant le service-voyageurs. La demande réelle est la demande pour un service à un prix qui permette d'équilibrer les frais. Depuis sa fondation, la Compagnie a pris pour règle de satisfaire pleinement la demande réelle pour le service-voyageurs et elle a l'intention d'en faire de même dans l'avenir. La Compagnie a toujours fourni un service-voyageurs là où il y avait une demande réelle. Dans bien des cas même, le fait est notoire, la Compagnie a maintenu un service après que la demande réelle eut cessé d'exister. La Compagnie a toujours hésité à abolir un service et elle ne l'a jamais fait qu'en se fondant sur des études établissant la disparition de la demande réelle et l'impossibilité d'une reprise».

Et maintenant, admettrez-vous avec moi qu'on peut substituer les mots «besoin réel» à l'expression «demande réelle»? Et ceci, je pense, est pourquoi le Comité a été institué, pour voir si nous pouvons convaincre les gens qu'il n'existe plus de besoin réel de ce service de train au sens qu'ils l'entendent, et non à votre sens à vous.

M. SINCLAIR: Bien, monsieur McIntosh, l'application du mot «réel» au besoin, et en l'adoptant comme vous l'avez fait, je pense que vous en êtes simplement arrivé à la même analyse raisonnée, si vous voulez l'expliquer ainsi, mais je ne peux vous chercher querelle quand vous employez besoin réel. La clé dans ce que vous dites est la manière dont vous employez le mot «réel», et vous employez le mot «réel» sur la même base que la courbe de la demande serait tracée en économique. Par conséquent, avec ce genre de définition que vous avez donnée du mot «réel», vous avez dit la même chose pour autant que je puisse comprendre.

Le PRÉSIDENT: M. Olson est le suivant inscrit à ma liste. Cependant, M. Southam a dû s'absenter il y a un moment, monsieur Olson. Il figure dans ma liste depuis deux jours, et je me demande s'il n'est pas le dernier des membres qui n'a pas encore eu la parole et s'il ne pourrait pas poser quelques questions auparavant. Monsieur Southam.

M. SOUTHAM: Merci, monsieur le président. La plupart des questions, je suis heureux de le dire, ont été posées et discutées par les membres du Comité et les témoins. Toutefois, il reste plusieurs questions et commentaires que je désirerais faire. Je viens du Canada, central, comme mes amis, M. Pascoe, de Moose Jaw, MM. Ormiston et McIntosh et divers autres membres qui ont porté la parole antérieurement. Certains viennent du sud de la Saskatchewan. Je constate qu'il se fait encore beaucoup de critique à l'égard du P.C. et de sa politique de supprimer le *Dominion*. Je crois que M. Pascoe a fait ressortir la question, quand il a dit de l'horaire du *Canadian* qu'il cause beaucoup d'inconvénients ou qu'il rend très difficile pour beaucoup de personnes des comtés de la partie sud, je devrais dire, non seulement de la Saskatchewan mais aussi de l'Alberta, de se prévaloir de ce service. J'ai trouvé très intéressante la suggestion de M. Pascoe voulant qu'on puisse peut-être établir quelque genre de service d'automotrice, surtout durant l'été au moins, alors qu'il existe un fort pourcentage ou un point de saturation dans les voyages, afin de transporter les voyageurs dans des centres-clés comme ceux de Winnipeg, Regina ou Calgary et leur faciliter l'obtention de places à bord du *Canadian*, à condition qu'il soit le train que nous présumons devoir prendre la relève et afin d'assurer les services requis par les gens qui désirent voyager par train.

• (11.30 a.m.)

J'aimerais questionner les témoins sur l'économique de la demande effective ou, sur ce dont M. Sinclair a parlé assez longuement vendredi comme étant l'analyse régressive. S'agit-il d'un nouveau genre de comptabilité des prix de revient adoptée ou qu'emploie le Comité depuis le rapport de la Commission royale MacPherson. Voici ma question: Au cours des séances de la Commission royale MacPherson, il y a eu dans les témoignages rendus beaucoup de controverse quant aux méthodes de comptabilité des prix de revient. En d'autres termes, je pense au sytème de comptabilité des prix de revient que les spécialistes et vous aviez, comme étant contraire à ce qu'avait la Commission royale MacPherson. Si vous vous souvenez, on avait, je crois, fait venir des spécialistes des États-Unis pour qu'ils donnent leur interprétation ou leur analyse du système de comptabilité des prix de revient de votre chemin de fer. Si je me rappelle bien, en une occasion il s'agissait de quelque 17 millions de dollars alors que vos chiffres s'établissaient à 17 millions et un groupe indépendant abaissa la somme à environ $2,500,000 ou 3 millions et après, je crois qu'on tomba d'accord sur un chiffre d'accommodement. Cette analyse régressive d'un système de comptabilité des prix de revient est-elle une chose nouvelle apparue depuis, et les variables dont vous avez parlé? Est-ce une chose nouvelle?

M. SINCLAIR: La première application importante de l'analyse régressive dans les auditions publiques est apparue dans le rapport MacPherson. Je voudrais souligner, monsieur, qu'aucun des spécialistes qui se sont présentés, quelque partie qu'ils aient représentée, n'a été en désaccord quant à l'application de l'analyse régressive dans les problèmes conjoints de prix de revient. Le différend est survenu sur le choix du variable indépendant, et comme on l'a souligné, il faut en savoir très long, si je puis ainsi m'exprimer, il faut jouir d'une très longue expérience pour savoir quel variable indépendant introduire, parce qu'il y a ce qu'on appelle vaguement le «facteur K» et ce facteur K est réellement un facteur de connaissance, un facteur d'expérience dans le choix des variables indépendants à introduire dans l'équation. C'est-à-dire qu'on obtient des ajustements, des ajustements statistiques, qui sont à peu près les mêmes que tout autre ajutement statistique, mais contiennent des variables que vos connaissances vous disent absolument faux.

Par exemple,—c'est une rengaine, pourtant, que nous avons répétée alors et peut-être à raison—la statistique permet de prouver qu'il y a une corrélation entre le nombre des nids de cigogne et celui des naissances en Suède, mais vous savez bien qu'il est faux d'utiliser cette quantité variable indépendante.

M. SOUTHAM: Vous m'accorderez, monsieur le président, qu'au cours de la session de la Commission royale MacPherson, les prétendus économistes qualifiés avaient des points de vue très divergents. Pouvez-vous me dire s'ils ont fini par les accorder?

M. SINCLAIR: Non, je n'irais pas jusqu'à dire cela. Je crois que vous voulez dire que cette divergence est un des éléments fondamentaux du problème. Quant à la somme de $2,500,000 mentionnée par vous et opposée à celle de 17 millions de dollars, je tâcherai de ne pas violer la règle en employant ce gros mot-là, monsieur le président. Le facteur principal en cause était le virement d'une somme qui, peut-on dire, était affectée à un seul genre de branche de trafic, à partir de l'établissement du prix de revient du transport d'une seule marchandise donnée, jusqu'à couper et rejeter cette partie et à s'en occuper d'une autre manière. Je l'ai fait sans dire mot.

Le PRÉSIDENT: Cela vaudrait peut-être mieux.

M. SOUTHAM: Je souligne la chose, monsieur le président, sachant qu'un certain nombre de gens continuent à se poser cette question. Les opinions diffèrent à cet égard.

M. SINCLAIR: Il est incontestable,—je le souligne, monsieur le président,—que la statistique donne lieu à des divergences d'avis. Mais quand certaines équations contiennent jusqu'à 5 quantités variables, il en résulte inévitablement des contestations. Mais les avantages de ce genre d'analyse sont si supérieurs à ce dont on disposait auparavant, qu'on obtient un meilleur résultat, même en tenant compte de ces désavantages.

M. SOUTHAM: J'attire l'attention du Comité sur cette question, car je crois que si l'on est convaincu que nous disposons de la meilleure comptabilité des prix de revient qui puisse fournir les chiffres que vous avez, puis les déductions que vous en tirez, ceci suffirait, je crois, à calmer quelque peu les craintes des gens qui s'imaginent que la comptabilité en question fait naturellement votre affaire, comme ils le supposent. C'est pourquoi j'ai mis sur le tapis ce sujet qui, je crois, a été effleuré par M. Bell dans ses remarques du début.

M. SINCLAIR: Le seul but visé était d'élaborer une estimation des prix dont on puisse se servir avec plus d'assurance que dans le cas des méthodes arbitraires employées jusqu'ici. Il n'est pas facile d'atteindre à ce seul but. Il y faut une énorme somme de travail, plus un ordinateur et beaucoup de temps. Mais cela indique,—et l'industrie des transports ne le conteste pas, que je sache, —que l'application de l'analyse par rétrogression aux difficultés soulevées par l'établissement des prix de revient conjoints, ne constitue pas un grand progrès. Vous admettrez sans doute que cette méthode s'applique aussi dans d'autres industries, celle du pétrole, par exemple, qui l'utilise pour faire certaines analyses. Elle s'applique aussi à certaines parties d'autres genres d'exploitations, celles des lignes aériennes et celles de la viande. C'est là une innovation qui, bien entendu, est en train de se répandre, en même temps que s'accroît l'emploi des ordinateurs.

M. SOUTHAM: A propos du prix de revient du transport, monsieur le président, on a récemment lancé un autre chiffre pour établir des comparaisons entre le transport ferroviaire et le transport aérien. J'aimerais savoir si ce chiffre, d'ordre empirique, est généralement correct ou non. Monsieur Sinclair,

on a déclaré qu'il devient clair qu'on peut transporter deux fois plus de gens par avion que par voie ferrée, pour la moitié du prix. Est-ce là un fait, une réalité? En effet, s'il en est bien ainsi, je suis porté à croire que les sociétés ferroviaires seront naturellement poussées à essayer, le plus vite possible, de transporter les gens par avion. Maintenant, je me rappelle certains faits réels qui ont été mentionnés au Comité. Par exemple, il faut 7 ou 8 trains pour transporter un groupe de personnes d'un bout à l'autre du pays à la vitesse constante de votre *Canadian* ou de votre *Dominion*, alors que certains de ces avions supersoniques ou de ces avions à réaction peuvent faire le même trajet en 2 ou 3 heures, avec 150 personnes à bord.

M. SINCLAIR: Je puis vous dire, monsieur, que les «supersoniques», dont aucun n'est encore en service, sont plus coûteux que les «subsoniques». Mais je crois qu'il en coûte moins d'être transporté à bord de ces derniers que sur les trains, sur quelque trajet d'une étape raisonnable. Par exemple, aux prix actuels du voyage aérien transcontinental, il en coûte près de 4 cents par mille-passager, sans compter les frais supplémentaires. Même en comptant ces derniers (sous forme de couchettes et autres choses de ce genre), le voyage transcontinental en train, aux prix actuels, coûte plus cher que 4 cents par mille-voyageur.

M. SOUTHAM: Donc, ce rapport approximatif que j'ai donné, relatif au transport de 2 fois plus de gens pour la moitié du prix, est peut-être une légère exagération, cependant...

M. SINCLAIR: Je n'aimerais pas mentionner un rapport...De quel voyage voulez-vous parler, à partir de Montréal ou d'Ottawa?

M. SOUTHAM: Transcontinental, disons, de Montréal à Vancouver. Le prix total du billet, par mille-voyageur, est à peu près le même dans les deux cas.

M. SINCLAIR: Je crois que le rapport est plus élevé. Je dirais qu'il se rapproche de 3 ou 4 à 1.

M. SOUTHAM: Alors, cela pousserait naturellement toute société ferroviaire à essayer d'encourager les gens à utiliser, non la voie ferrée, mais celle des airs.

M. SINCLAIR: Je ne parlerais pas d'un encouragement. Mais, à mon avis, on est attiré par la vitesse des avions, ainsi que par le confort et les avantages qu'ils offrent, les jeunes adultes en particulier, dont beaucoup ne veulent voyager qu'en auto, pour les courtes distances, et qu'en avion, pour les longues distances. Les personnes plus âgées elles aussi. Les hommes d'affaires ont complètement délaissé le train pour l'avion, simplement pour raccourcir la durée du voyage.

• (11.40 a.m.)

M. SOUTHAM: Vous avez peut-être raison de mettre jeunes et vieux sur le même pied en cette matière. Mais, quelle qu'en soit la raison, beaucoup de Canadiens continuent à repousser l'idée des voyages en avion. Cet état d'esprit est-il en train de disparaître peu à peu?

M. SINCLAIR: Oui, sans aucun doute. Même si l'on n'y croit pas, la statistique prouve, une fois de plus, que les voyages en avion sont moins dangereux que de marcher jusqu'à son bureau ou d'aller à l'église. C'est ce que vous avez dit, monsieur Lewis, non pas moi.

M. SOUTHAM: On a répondu assez bien aux autres questions auquelles je pensais. Merci, monsieur le président.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, quant à ces chiffres sur les quantités variables des prix de revient, et au désaccord au sujet des bases, est-il vrai que des hauts fonctionnaires du Ministère, ou des membres de la Commission des transports, sont ici actuellement, et prêts à témoigner là-dessus?

Le PRÉSIDENT: On nous a informés que nous disposerons d'analystes des prix de revient au service de la Commission des transports, ainsi que des analystes du Ministère. Ils ne sont pas encore arrivés, mais dès qu'ils le seront, ils se mettront à la disposition du Comité.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il serait bon, je crois, de leur dire d'avance que nous avons besoin d'aide en la matière, car notre devoir est d'arriver à des convictions à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Le Comité les a déjà informés. Je les ai priés aujourd'hui de faire en sorte que les analystes restent désormais à notre disposition. Monsieur Olson?

M. OLSON: Monsieur le président, il y a 2 ou 3 choses dont je voudrais traiter au cours des prochaines 20 ou 25 minutes. Tout d'abord,—et j'ignore si MM. Emerson ou Sinclair veulent faire des observations là-dessus,—je sais qu'au cours des années des employés du Pacifique-Canadien sont venus présenter des témoignages discordants sur la question de savoir ce qu'ils comptent faire du service des voyageurs. J'aimerais extraire une citation de l'autre procès-verbal de la Commission royale des transports, du 27 janvier 1960: c'est alors que M. Frawley a demandé à M. Crump quelles étaient les intentions du Pacifique-Canadien à propos du service des voyageurs.

M. Crump a répondu en ces termes à une question posée en ce qui touchait combien de temps encore la société avait l'intention d'assurer le service des voyageurs:

«L'une des catégories de transports est tout aussi réelle que l'autre, et la différence en cause est celle qui existe entre le déficit relevé dans le transport des céréales et celui qu'on note dans le transport des voyageurs. J'en suis peut-être d'accord, monsieur Frawley. Mais il faut tenir compte de cette différence: nous ne pouvons rien faire pour modifier les taux réglementaires de transport des céréales, du fait des lois en vigueur. Mais nous pouvons faire beaucoup pour modifier les traux de transport des voyageurs, les taux de transport déficitaire, comme vous dites.»

Veuillez noter très soigneusement la citation suivante:

«Maintenant, si le Pacifique-Canadien supprimait tout service des voyageurs, ce déficit-là disparaîtrait, ce qui est le but auquel nous tendons.»

Maintenant, avec la permission du président, je demanderai à MM. Emerson et Sinclair, si la haute direction du Pacifique-Canadien a changé d'avis depuis que M. Crump a parlé ainsi devant la Commission royale MacPherson?

M. EMERSON: Monsieur le président, le but auquel nous visons certainement est de supprimer les déficits dus au service des voyageurs. Il est bien entendu que c'est notre objectif et il faut que ce soit notre but.

M. OLSON: Vous ne pensez donc pas qu'il y ait un rapport entre ces deux déclarations: «Si le Pacifique-Canadien supprimait tout service des voyageurs», et «Ce qui est le but auquel nous tendons»?

M. EMERSON: Non, le but visé, suivant cette phrase, est la suppression du déficit.

M. OLSON: Mais si vous travaillez à éliminer les déficits et si le moyen d'y parvenir consiste à supprimer tout service des voyageurs, je suppose que ce sera là votre manière d'agir, n'est-ce pas?

M. EMERSON: Qui, peut-être, en un sens, mais ce n'est pas forcément la seule façon d'agir.

M. OLSON: Quelle autre façon d'agir y a-t-il quand aucun des témoins du Pacifique-Canadien n'a indiqué le moindrement voir, dans l'avenir prévisible, le moindre moyen de supprimer les déficits résultant du service des trains transcontinentaux de voyageurs.

M. EMERSON: Il va de soi qu'il y a une mesure, actuellement à l'étude, qui consistera à supprimer le *Dominion*; l'étude tend à ce but. En l'autre matière—

M. OLSON: L'exploitation du Canadian aboutit toujours à un déficit, n'est-ce pas?

M. EMERSON: Exactement, mais à ce propos on est en face d'une situation tout à fait différente: le *Canadian* a accru, bien plus que le *Dominion*, le total des recettes du service des voyageurs. Proportionnément, le déficit n'est pas si fort. Parmi les mesures qu'il nous est loisible de prendre, il y a la possibilité d'égaliser les prix des billets dans la mesure fixée par la Commission, afin de porter les recettes nettes au maximum ou, inversement, pour minimiser les pertes nettes provenant de l'exploitation du train précité.

M. OLSON: Donc, monsieur le président, je tenais à ce que cette déclaration figure au compte rendu, car, comme je le pensais, les hauts dirigeants du Pacifique-Canadien semblent, tout au moins, avoir de temps à autre changé d'opinion quant au maintien du service de ces trains.

M. EMERSON: Maintenant, monsieur le président, si je peux faire une courte observation, cette déclaration est vieille d'environ 6 ans.

M. OLSON: Et vous croyez qu'en 1966 ou au cours des années prochaines, il est un peu moins probable que le Pacifique-Canadien veuille supprimer ces services de voyageurs?

M. EMERSON: Cela dépendrait sans doute des événements qui se produiraient. Pour ma part, je ne saurais prédire ce qui pourrait se passer.

M. OLSON: N'est-il pas vrai, monsieur Emerson, qu'en 1960 à peu près ou plus tard, en même temps que cette déclaration de M. Crump, le Pacifique-Canadien s'est mis—non pas à avilir, puisque vous n'aimez pas ce mot—mais à réduire les commodités offertes sur les trains transcontinentaux.

M. EMERSON: La modification à laquelle vous faites allusion a eu lieu à l'automne de 1960, le lendemain de la déclaration. Elle a été cependant passée en revue et résumée par la Commission. Elle est de plus sujette à revision. Auparavant, en 1959 par exemple, il y avait 3 trains transcontinentaux, et je vous renvoie là-dessus à la page 7 de la décision de la Commission.

M. OLSON: Je demande soit à M. Emerson soit à M. Sinclair s'il y a moyen d'exprimer en chiffres les mots «demande réelle», rétrospectivement. En d'autres termes, peut-on faire un retour sur un moment du passé et dire que la demande effective était alors formée de tel ou tel nombre de voyageurs?

M. EMERSON: Non, vraiment, je ne connais aucun moyen de le faire, monsieur Olson.

M. OLSON: Votre définition des mots «demande réelle» est donc vide de sens, puisqu'il est de fait impossible d'affirmer qu'elle est à telle ou telle hauteur, exprimée mathématiquement.

M. EMERSON: Non, elle ne saurait être exprimée mathématiquement, en nombre de voyageurs.

M. OLSON: Supposez donc que vous avez transporté, disons par exemple, 100,000 voyageurs en 1964. Ce chiffre représente-t-il la demande effective pour l'année? Je ne dis pas que vous pouvez le prédire, mais serait-ce là, rétrospectivement, une expression mathématique de ce que vous entendez par demande effective?

M. EMERSON: Je crois qu'il vous faudrait considérer la chose, non sous l'aspect du nombre des voyageurs, mais des recettes retirées par rapport avec les dépenses faites.

• (11.50 a.m.)

M. OLSON: C'est sous cet aspect que nous voulons considérer la chose. Suivant votre explication, une expression numérique est impossible, n'est-ce pas?

M. EMERSON: Il ne faut pas parler à la fois d'une seule personne et d'un grand nombre, car il n'y a pas de commune mesure entre elles: l'une veut faire un voyage de 100 milles, une autre, un voyage de 1,000 milles.

M. OLSON: Je le sais, mais je veux dire que, si nous arrivions à déterminer si la demande effective varie suivant le nombre de gens qui veulent se servir des trains transcontinentaux, cela faciliterait la tâche.

M. EMERSON: Cette demande représente, rétrospectivement, le nombre de gens qui utilisent les trains, en fonction des recettes retirées ou des frais subis de ce fait.

M. OLSON: Monsieur le président, M. Sinclair a fait tout à l'heure une observation intéressante en disant qu'il faut distinguer entre la demande effective et les désirs. Pourriez-vous nous expliquer un peu plus à fond ce qu'il faut entendre par là?

M. SINCLAIR: Comme je l'ai expliqué, il se peut qu'on désire quelque chose sans qu'il y ait une demande effective à cette fin, à moins que les dépenses qu'on est disposé à faire se bornent à utiliser les ressources qui sont par là réduites. C'est en vérité fort simple. Par exemple, on peut désirer—soit dit sans vouloir offenser personne—du whisky ou des plaquettes de chocolat. Mais si l'on ne voulait pas acheter de ces dernières, la demande baisserait et, si on les donnait gratuitement, la production en serait une mauvaise répartition des resources.

M. OLSON: Votre définition de la demande réelle s'applique-t-elle au cas où, désirant acheter de ces plaquettes, sachant où en trouver et disposé à payer le prix voulu, je trouvais la porte du magasin verrouillée et ne pouvais en acheter?

M. SINCLAIR: J'ai fourni des explications là-dessus l'autre jour, sauf erreur, monsieur Olson. Je dis qu'une fois qu'il existe une demande réelle, il faut qu'il y ait un débouché, et vous n'avez pas besoin de stimulant, car vous rentrez en possession d'une plus forte somme. Il est fondamental et incontestable que le produit doit être mis sur le marché. J'espère avoir attiré l'attention du Comité sur les efforts que nous avons faits pour rendre l'exploitation du *Canadian* payante. Les nouvelles commodités installées en 1954 et 1955 ont vraiment abouti à ce que nous estimions être le début d'un renouveau d'intérêt, tendance qui, par malheur, se ralentit.

M. OLSON: Je ne le conteste pas. De fait, je ne conteste pas que vous ayez réussi à faire une affaire payante de votre service des voyageurs. Mais j'ai quelque peine à comprendre ce qui semble être une offre ne répondant pas aux

services demandés, bien que les voyageurs consentent à payer le prix voulu. Il faudrait peut-être que nous soyons un peu plus précis à ce sujet.

M. SINCLAIR: Permettez-moi de vous donner un exemple, comme j'ai dit que je le voulais. Notre plan dit d'épargne sur les billets «Tarifs-Épargne» a poussé une foule de gens à voyager en train, mais les billets coûtaient si peu qu'ils ne couvraient même pas les frais supplémentaires entraînés par le transport de ces gens. C'est dire que, le déficit ayant augmenté, il nous fallut abandonner ce genre de solution recherchée. Vous dites qu'ils payent volontiers le prix. Voici un exemple, monsieur Olson, qui pourrait vous aider. Il y a une demande réelle pour le service des abonnés de saison voyageant chaque jour sur le *Lakeshore*, à partir de Montréal. Le barème des prix est fixé par la Commission et le service fait des recettes malgré son prix de revient variable. Nous le réglons sur le nombre brut de clients de la région et il y a une demande effective de voyageurs sur le trajet Rigaud-Montréal sur le *Lakeshore*. Nous y suffisons et, autant que nous pouvons le prévoir, nous serons en mesure de suffir à un besoin qui existera toujours. Nous n'avons pas besoin d'être poussés à le faire. Cela fait partie de notre commerce et nous sollicitons la clientèle.

M. OLSON: Je me demande, monsieur le président, si nous pourrions être un peu plus précis à propos de l'écart existant entre ce que j'appelle la demande de services du grand public et la «demande effective», en mettant sur le tapis toutes ces questions de prix et autres.

L'autre jour, je vous ai demandé d'être prêt à répondre à des questions sur des points précis. Je crois avoir dit alors que je mentionnerais à la fois de Medicine Hat et d'Edmonton. Bien que je sois peut-être plus au courant de Medicine Hat, c'est là une petite ville d'un peu plus de 25,000 âmes. Je m'en tiendrai à Edmonton, qui est une ville de bien plus de 300,000 habitants. Qu'arrive-t-il si quelqu'un téléphone à votre agent à Edmonton et veut réserver une place sur le train d'Edmonton à Calgary et quelque part ailleurs, sur le *Canadian* roulant jusqu'à Vancouver ou jusqu'à l'Est du pays?

M. SINCLAIR: Eh bien, sur nos trains roulant d'Edmonton à Calgary, on ne peut pas retenir des places.

M. OLSON: Je le sais, mais j'entends quand on veut retenir des places.

M. SINCLAIR: La chose serait soumise au bureau le plus rapproché.

M. OLSON: C'est-à-dire à Calgary?

M. SINCLAIR: Oui, et l'on verrait si l'on dispose du genre de places voulues. Ce serait à notre sens une des demandes les plus faciles à remplir: on répondrait rapidement à la personne qu'elle peut disposer d'une couchette supérieure. Si la demande se rapporte à un salon, dont il n'existe que quelques-uns, et qu'ils soient tous vendus à Calgary, le bureau de Calgary renverrait la chose à...

M. OLSON: Avant de nous occuper de cela, comment votre agent répond-il à cette demande de retenue de places?

M. SINCLAIR: Que ferait-il ? De deux choses l'une: il téléphonerait à notre bureau de Calgary ou il enverrait la demande par Telex en indiquant la date, le train, le genre de places.

• (midi.)

M. OLSON: De combien de commodités ou de places cet agent dispose-t-il entre Edmonton et Calgary?

M. SINCLAIR: Combien de commodités?

M. OLSON: De quels moyens l'agent dispose-t-il pour se mettre en rapport avec le bureau de Calgary pour savoir s'il peut vendre la place ou non?

M. SINCLAIR: A certains moments de la journée, les voyageurs ont la priorité pour utiliser notre télégraphe, sauf les cas d'urgence.

M. OLSON: Y a-t-il une ou plusieurs lignes entre Calgary et Edmonton?

M. SINCLAIR: Une seule. Notre état de choses comporte des ondes ultra-courtes. Nous pouvons les utiliser, ainsi que nos télégraphes terrestres, en passant par Winnipeg.

M. OLSON: Ainsi donc, l'agent des voyageurs à Edmonton dispose de ces ressources pour chaque demande de services qui arrive?

M. SINCLAIR: Il rassemble ces demandes, à une heure spécifiée. Il communique chaque jour avec le bureau au sujet des places demandées.

M. OLSON: Je crois savoir, monsieur Sinclair, que vous ne disposez que d'un ou deux «circuits», si j'ose dire ainsi, pour communiquer entre le bureau d'Edmonton et celui de retenue des places, à Calgary. Il n'est pas rare que cet agent doive attendre de 6 à 8 heures avant de pouvoir disposer d'un «circuit», simplement pour savoir s'il y a des places.

M. SINCLAIR: Cela m'étonnerait qu'il y ait deux «circuits» et que l'agent ait le temps de télégraphier à 4 heures. Il serait plutôt extraordinaire, je suppose, qu'il interrompre d'autres affaires, pour télégraphier, disons, à 10 heures.

M. OLSON: Est-ce là, à votre avis, un service suffisant pour une ville qui compte plus de 300,000 âmes?

M. SINCLAIR: Monsieur Olson, disons que, par exemple, vous demandiez aujourd'hui un salon pour un voyage de Calgary à Ottawa, que vous devez faire la 24 mai. Qu'est-ce qui vous presse?

M. OLSON: Supposez que vous vouliez faire ce voyage demain?

M. SINCLAIR: Oh, dans ce cas, la situation est différente. Vous dites: «Je suis en train de partir en voyage maintenant, pour aller à Calgary. Croyez-vous pouvoir transmettre un message pour moi, maintenant, pour savoir s'il y a quelque place, et faites en sorte qu'on me réponde.» L'agent ne pourrait peut-être pas obtenir de réponse, disons, en 10 minutes, mais il dirait peut-être: «J'enverrai un message pour vous et si vous vous mettez en rapport avec notre bureau de Calgary, ce dernier vous fournira la réponse.»

M. OLSON: Croyez-vous que ce voyageur éventuel aimerait attendre pendant plusieurs heures; qu'il quitterait Edmonton avant d'avoir reçu une confirmation relative à l'autre partie de son voyage?

M. SINCLAIR: Monsieur Olson, moi et bien d'autres gens, et probablement vous-même, nous sommes restés plantés à moisir pendant bien des heures à des aérogares, sans jamais nous en plaindre.

M. OLSON: Oui, je suis resté debout, seul ou dans une queue, mais j'ai téléphoné à une ligne aérienne pour retenir une place et l'on m'a répondu «oui» ou «non», en moins de 2 minutes parfois.

M. SINCLAIR: Parfois?

M. OLSON: De fait, on peut presque toujours vous faire savoir s'il y a une place disponible, ou non.

M. SINCLAIR: Il faut donc croire que ce qui vous est arrivé le plus souvent diffère un peu de ce qui m'est arrivé. Pour les raisons qu'on a expliquées, les lignes aériennes ont une méthode supérieure de retenue des places, mais tout dépend de la vitesse des moyens de transport. Il va sans dire que vous pourriez faire en sorte d'avoir constamment accès à un télégraphe, pour un prix fixé.

M. OLSON: La société estime que cela ne se justifierait pas dans le cas d'une ville de l'importance d'Edmonton.

M. SINCLAIR: Si nous estimions pouvoir accroître notre clientèle en agissant ainsi et en ajoutant cette dépense-là, nous pourrions faire face aux frais du service en l'ajoutant, comme nous l'avons fait. Il y a des années, monsieur Olson, nous fournissions bien plus de commodités qu'aujourd'hui, car il y avait davantage de voyageurs par train et la demande en la matière était plus forte. La situation s'est modifiée à mesure que le nombre des voyageurs diminuait.

M. OLSON: Parlons de Medicine Hat pendant quelques moments, avant de passer à autre chose. Je crois savoir que le bureau de cette ville n'a jamais reçu pour attribution de vendre des couchettes supérieures. En est-il bien ainsi?

M. SINCLAIR: Je l'ignore. Je laisse à M. Emerson le soin de répondre.

M. EMERSON: C'est juste, car la répartition des places sur les trains est assignée aux grandes gares de la ligne transcontinentale: Vancouver, Calgary, Winnipeg, Montréal.

M. OLSON: Si quelqu'un, à Medicine Hat, voulait acheter une couchette supérieure pour se rendre à Vancouver ou à Montréal ou dans quelque localité intermédiaire, il ne pourrait jamais le faire.

M. EMERSON: Non, non, c'est là une erreur. Il pourrait se procurer une place en s'adressant au bureau de réserve le plus rapproché.

M. OLSON: Monsieur Sinclair, vous avez dit l'autre jour que la Commission des transports vous avait confié une très pénible tâche en vous demandant de vous tenir prêt pour une audition en septembre dernier.

M. SINCLAIR: Non. J'ai déclaré que je ne connaissais aucun ordre de la Commission relatif à une audition, qui soit aussi pénible pour le Pacifique-Canadien que celle qui se rapporte au *Dominion*. Cette déclaration a un sens un peu différent.

M. OLSON: Le sens n'est pas le même que celui de mes paroles d'alors.

M. SINCLAIR: Pas du tout le même.

M. OLSON: Admettriez-vous que cette très lourde, ou simplement lourde, tâche pour le chemin de fer, était probablement plus lourde encore pour les autres intéressés qui voulaient comparaître devant la Commission?

M. SINCLAIR: Certainement pas. Par exemple, toutes les ressources de la province de l'Alberta étaient disponibles. Cette province a une université. En comparaison avec elle, nous ne sommes qu'un simple peloton.

M. OLSON: La province de l'Alberta a-t-elle pris communication des facteurs qui entrent dans l'établissement du prix de revient du service des voyageurs sur le *Dominion*?

M. SINCLAIR: Tous nos mémoires ont été présentés à la province à l'avance.

M. OLSON: Mais ils ont été présentés une dizaine de jours avant l'audition, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Dix jours? Oui, c'est ce que la Commission a dit, je crois. De plus, elle a eu l'occasion de vérifier les choses et, en chaque endroit où nous sommes allés, ils nous a fallu donner un résumé de ce que nous avions dit à l'autre endroit, et subir un interrogatoire contradictoire après l'autre.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur Sinclair, mais je crois que le Comité ne s'intéresse pas aux difficultés rencontrées du fait de remontrances courtoises à faire à la Commission des transports, ou rencontrées par le Pacifique-Canadien. Je crois, monsieur Olson, que nous ferons des progrès si nous nous efforçons de résoudre nos problèmes présents et les faits que nous pouvons en déduire, au lieu de nous demander quelles sont les difficultés rencontrées par des gens qui désirent faire des remontrances à la Commission des transports.

M. OLSON: N'est-il pas vrai, monsieur le président, que les seuls frais variables ou autres dont nous disposions sont les mêmes que ceux qui ont été présentés à la Commission? Et que si nous pouvions prouver que ces frais ne sont pas acceptables au Comité, tout le raisonnement s'effondre?

Le PRÉSIDENT: Je n'attaque pas votre dernière déclaration, monsieur Olson. Mais ce que je vous prie de considérer, c'est la peine que le Pacifique-Canadien a eue pour rédiger son exposé adressé à la Commission. Je crois que les difficultés rencontrées par d'autres, à faire des remontrances à la Commission, ne se rapportent pas du tout à notre audition. J'admets votre dernière déclaration sur un genre de frais qui peuvent être reportés, mais non la question de la peine qu'a eue la province de l'Alberta ou celle de la Saskatchewan à rédiger son exposé.

M. OLSON: Monsieur le président, lorsque, sauf erreur, le 12 octobre, aux audiences de la Commission des transports à Calgary, j'ai demandé à M. Neveu, alors témoin du Pacifique-Canadien et contrôleur de cette société, de m'expliquer au long comment on était arrivé à la somme de $628,678 de la rubrique «Autres dépenses générales», il n'a pas pu le faire. Il y a là une question fort importante, à mon avis. D'abord, d'une part, les témoins de la société n'ont pas pu donner le détail de prix de revient dans lesquels ils voient toujours un déficit du service des voyageurs. D'autre part, M. Sinclair nous dit que c'était un travail pénible que de fournir ces chiffres dans le laps de temps dont il disposait. Ne faudrait-il pas éclaircir la chose?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Olson, je crois que ce serait nous engager dans une voie dangereuse. Sans contester vos dernières déclarations, je voudrais faire remarquer au Comité que nous jugeons importante toute difficulté rencontrée par le premier venu qui veut rédiger un exposé ou le présenter à la Commission, ou la raison d'une telle difficulté. Je crois qu'il vous est permis de poser une question à MM. Sinclair ou Emerson ou aux autres personnes, sur la raison pour laquelle on ne disposait que de ces renseignements, qui pouvaient être présentés au Comité sous la forme que vous vouliez. J'espère être clair quand j'opine que le Comité n'a pas à s'occuper des difficultés rencontrées en exposant des faits. Repartons du commencement.

M. OLSON: Monsieur Sinclair, j'aimerais continuer l'étude de la question mise tout à l'heure sur le tapis par M. Southam, et se rapportant aux facteurs des prix de revient auxquels conduit l'analyse rétrogressive. Sauf erreur, la Commission royale MacPherson n'a pas admis que ce mode d'analyse soit appliqué à quelques autres branches de votre exploitation?

M. SINCLAIR: Oui, elle l'a jugée admissible.

M. OLSON: Dans ce cas, comme M. Southam l'a souligné, comment se fait-il qu'un déficit de 17 millions de dollars ait été réduit à environ 2 millions?

M. SINCLAIR: Parce que, dans le chiffre des prix de revient présentés, on n'a inclus que ceux qui se rapportent aux lignes de transport des grains, prix que la Commission royale a déduit du total et traité différemment, à part. C'est là ce qui explique le gros écart entre les deux chiffres.

• (12.10 p.m.)

M. OLSON: Si les quantités variables indépendantes que vous faites entrer dans les équations ne sont pas admissibles, n'est-il pas vrai qu'il en est de même du résultat obtenu en appliquant l'analyse rétrogressive pour trouver le facteur des prix de revient?

M. SINCLAIR: Des moyens mathématiques de vérification permettent de trouver si ces quantités sont admissibles, pourvu que vous admettiez que je m'entends en matière de quantités variables indépendantes et de leur choix. Je vous ai donné un exemple d'une variable qui pourrait vous fournir une analogie ayant l'air statistiquement correcte, mais qui, à votre su, est complètement fausse.

M. OLSON: Je ne sais pas au juste ce que vous entendez par ce «facteur de connaissance ou K». Mais je vous fais remarquer que d'autres gens, des experts en ce genre de comptabilité des prix de revient, ont comparu devant la Commission royale MacPherson. Il vous faut sans doute tenir compte, n'est-ce pas, de ce qu'ils comprennent les opérations ferroviaires assez bien pour décomposer le total, par analyse des prix de revient, et abaisser le déficit de 17 millions de dollars à 2 millions?

M. SINCLAIR: Je répéterai ce que j'ai dit. La Commission royale a déduit de vos chiffres uniquement le prix de revient relatif à l'embranchement de transport des grains, et s'en est occupé à part. Cela n'avait rien à voir avec une contestation des quantités variables indépendantes, ni avec le facteur des prix de revient trouvé dans les équations. N'êtes-vous pas capable de comprendre mes paroles, monsieur Olson?

M. OLSON: Qu'entendez-vous par «seulement les variables d'embranchement»?

M. SINCLAIR: J'ai dit que le seul embranchement en cause était celui où le volume de transport était formé de 75 à 100 p. 100 par des grains. Autrement dit, comme il se compose de presque rien d'autre que des grains, tous les prix de revient connexes ont été inclus comme quantités variables. La Commission royale a fini par conclure qu'elle devait prendre en main différemment la question des embranchements de transport de grains ou d'autres marchandises, et l'étudier séparément. C'est là ce qui explique le gros écart entre les chiffres.

M. OLSON: Votre opinion est-elle donc que cette réduction de 17 millions de dollars à 2 millions est presque entièrement due à ce seul facteur?

M. SINCLAIR: C'était le principal. Il y en avait d'autres, moins importants, auxquels on a fait quelques corrections, mais c'était là, de beaucoup la plus forte somme.

M. OLSON: Entre parenthèses, monsieur Sinclair, les registres du service des voyageurs du Pacifique-Canadien ont-ils jamais fait l'objet d'un établissement des prix de revient, original et indépendant, si vous comprenez ce que je veux dire par là?

M. SINCLAIR: Certainement, la Commission des transports a fait un très grand nombre de fois un tel travail de vérification sur nos articles de comptes.

M. OLSON: Ainsi, selon vous, la Commission des transports, par son service de l'établissement des prix de revient, a fait une vérification originale, complète et minutieuse, des recettes et dépenses du service des voyageurs?

M. SINCLAIR: Vous parlez d'une vérification indépendante et minutieuse. Voyez-vous, en cette matière, malgré la possibilité d'être toujours plus minutieux, on s'arrête à un certain moment, quand on a des chiffres qu'on peut avancer avec confiance et que l'écart entre recettes et dépenses a tant d'importance. C'est la marche suivie normalement et celle de tout tribunal de réglementation ou autre, en la matière. On avance seulement jusqu'au point qu'on juge nécessaire pour aboutir aux conclusions, puis on peut passer à l'application de tout critère qu'on applique.

M. OLSON: Quelqu'un d'autre que des comptables du Pacifique-Canadien affectés au service de l'établissement des prix de revient, a-t-il jamais examiné les registres passés et commencé de calculer ces prix à partir du moment où ils ont été fixés? Voyez-vous ce que je veux dire?

M. SINCLAIR: Oui, c'est ce qu'a fait, par exemple, la Commission royale. La section économique secondant la Commission des transports a examiné nos comptes et les principes de notre comptabilité.

M. OLSON: Tout comme, par exemple, pour les fins des taux de transport du Pas-du-Nid-de Corbeau, pour la Commission royale.

M. SINCLAIR: Pas au même point, monsieur Olson, car ce qu'on a calculé dans ce cas-là, c'est un facteur fait d'un montant en dollars, avec demande d'un total compensé. Mais le critère appliqué ici est différent. Il n'était pas besoin d'agir comme dans l'autre cas.

M. OLSON: Les résultats de cette analyse fort détaillée tendaient assez fortement à contester le déficit présenté par le Pacifique-Canadien à cet égard, n'est-ce pas?

M. SINNCLAIR: Non, monsieur. Si vous approfondissez vraiment la question, vous trouverez que la Commission royale MacPherson, sauf en matière des embranchements seulement connexes, a appuyé le point de vue du Pacifique-Canadien quant à l'établissement des prix de revient.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Olson, veuillez noter que vous deviez avoir fini de parler à midi 10, mais je suis intervenu pour vous accorder 5 minutes de plus. Je me demande si vous avez terminé.

M. OLSON: Non, il me faut revenir à la charge. Veuillez me donner encore 5 minutes pour renvoyer M. Sinclair à la page 15 du mémoire de la société, où il est écrit, au dernier alinéa: «Il est très important de tenir compte d'une chose: lors du calcul des déficits en question, aucune somme n'a été appliquée au service des voyageurs en matière de frais constants.» Puis le mémoire indique un déficit de 26 millions de dollars pour 1964. Je me demande quels frais pourraient rentrer sous cette dernière rubrique, autres que ceux qu'on a montrés comme se rapportant à l'exploitation du *Dominion*, quand on y inclut n'importe quoi, y compris le coût en capital, d'autres dépenses générales, etc.

M. SINCLAIR: Je crois avoir donné un exemple l'autre jour. L'exemple le meilleur, le plus facile, l'exemple classique des frais constants, c'est le traitement du président. Chaque société a un président, dont le traitement est fixe, tant que la société fonctionne. Même si le chiffre d'affaires de cette dernière est réduit de moitié, il faut quand même avoir un président, de sorte que son traitement constitue un élément constant.

M. OLSON: Le traitement, lui aussi, est alors réduit de moitié.

M. SINCLAIR: Cela dépend du degré de perspicacité que le président possède en pratique. Il se peut que, même si le commerce périclite, il mérite que son traitement soit doublé.

M. OLSON: J'ai terminé, monsieur le président, mais, en plus du traitement du président, y a-t-il quelque important, quelque gros «frais constant» qui ne soit pas compris dans ces frais variables?

M. SINCLAIR: Oui. La règle empirique appliquée en matière de transport ferroviaire, la différence entre les frais entièrement répartis, composés de frais constants et de frais variables, c'est que les premiers forment le quart du total et les seconds, les trois quarts. C'est là une estimation prudente. Je suppose que le rapport est essentiellement de l'ordre de 30 à 70 ou de 25 à 75.

M. OLSON: Rien n'est prévu, en matière de ces frais variables, pour les frais constants qui peuvent venir s'y ajouter, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Vous avez raison.

M. OLSON: Monsieur le président, il me reste encore beaucoup de choses à dire, et j'aimerais que vous inscriviez de nouveau mon nom.

Le PRÉSIDENT: J'inscrirai votre nom pour la prochaine séance, monsieur Olson. Monsieur Tolmie?

M. TOLMIE: Monsieur le président, j'aimerais présenter quelques observations d'ordre peut-être plus général. La simple discussion générale semblerait indiquer que les Canadiens croient que le Pacifique-Canadien aurait pu violer un marché conclu avec eux et prévoyant, fondamentalement, qu'il fournisse au peuple un service ferroviaire adéquat et efficace, y compris un service perpétuel des voyageurs.

M. SINCLAIR: Oui, perpétuel.

• (12.20 p.m.)

M. TOLMIE: Oui, la règle qui est normalement suivie quand un marché a été violé ou prétendûment violé, consiste en ce que le plaignant intente un procès devant un tribunal et fasse qu'une décision judiciaire soit rendue. Je ne pense pas que ce genre de procès d'application très précise convienne au cas dont nous parlons, mais le principe fondamental est le même. Je ne vois pas pourquoi un tribunal indépendant, une commission de juges, ne pourrait pas être saisis du marché ou du procès en question, puis rendre à ce propos une décision judiciaire motivée.

Depuis 3 ou 4 jours, nous discutons le pour et le contre du service. Vous estimez que ce service est fondamentalement suffisant, et je crois que toute votre thèse est fondée sur le fait que vous n'êtes pas censés exploiter à perte le service des voyageurs. C'est le point de vue dont vous partez. A mon avis, le Comité devrait savoir quelles sont vos obligations, que je connais mal, à vrai dire. Un tribunal pourrait rendre une décision expliquant que le Pacifique-Canadien est tenu d'exploiter et d'entretenir ses voies ferrées à perpétuité et efficacement. Prenez-vous le mot *efficacement* comme un synonyme du mot *économiquement*? Mais le premier pourrait avoir d'autres sens et impliquer, par exemple, que le service donne de bons résultats, quelle que soit la perte d'argent. Là est précisément le nœud de toute la question, à mon avis.

Le tribunal pourrait aussi rendre une décision sur le point de savoir si la société, considérant son histoire et le passé du marché précité, a des obligations morales à part de quelque obligation légale déterminée.

Vous avez avancé le point de vue de la demande réelle, et ce point, encore une fois, comme nous l'avons tous mentionné, est le nœud de toute l'affaire. Nous pourrions discuter ce point, et nous le discuterons peut-être, pendant deux mois encore. Mais aucune décision ne sera prise; nous n'aurons pas plus pris de mesures efficaces, en ce qui concerne la question de la demande effective. Je crois simplement que si nous voulons en venir à une décision utile au sujet d'une expression particulière comme celle-ci, nous devons soumettre la chose à l'examen d'un juge.

Cette cour pourrait faire des découvertes. Elle pourrait entendre des témoignages; mais ce qui est important, elle pourrait prendre une décision. Par exemple, si ses constatations accusent la compagnie, pour ainsi dire, certaines peines sont prévues. Il s'agit d'une obligation contractuelle. Nous pourrions soumettre la chose à l'examen d'un tribuanl, ce qui aurait le même effet qu'une poursuite ordinaire, fondamentalement. Si on déclarait que la compagnie n'avait pas respecté son contrat, qu'elle ne remplissait pas les conditions du contrat, rien ne s'opposerait à ce que la peine contractuelle pour inexécution spécifique ne puisse être appliquée, comme dans tout autre contrat.

J'ai une simple question à poser, et deux autres moins importantes. Bien entendu, il n'est peut-être pas question de bonne volonté, si le gouvernement ou un organisme intente la véritable poursuite. J'aimerais savoir la réaction du Pacifique-Canadien devant une proposition de cette nature.

M. SINCLAIR: J'aimerais que vous posiez certaines questions à M. Emerson. Je semble faire tout le travail ici. Permettez-moi de dire que votre question a fait l'objet d'une étude, à savoir si la compagnie s'était acquittée des obligations contenues dans son premier contrat, par la Commission Duff, dirigée, comme je le disais l'autre jour, par l'un des plus distingués juristes que le Canada, à mon avis, a déjà donnés, Sir Lyman Poore Duff, juge en chef du Canada. J'ai cité ses paroles, à savoir que la compagnie s'était honorablement acquittée de ses obligations. Et de un. La Commission MacPherson a entendu des témoignages, in extenso, pendant des mois, sur le même problème que vous avez soulevé, et cette Commission était dirigée, je pense, par au moins un des hommes de loi les plus distingués et les plus expérimentés de la Saskatchewan. La Commission des transports du Canada, en ce qui concerne les causes entendues de 1946 jusqu'à 1956, cause après cause, a engagé des discussions sur les mêmes points que vous avancez. Dans un appel interjeté par la Commission des transports du Canada auprès du Conseil privé du Canada, les mêmes points que vous avez mentionnés ont été soulevés, et le Conseil privé du Canada, juge en la matière, était sous la présidence d'un autre distingué membre de la profession légale du Canada, M. St-Laurent. A une autre occasion, un autre membre de la profession légale, M. Diefenbaker, a présidé. Une autre fois, M. Sydney Smith a pris une part très active. M. Sydney Smith a été professeur de droit et a déjà enseigné à l'université Dalhousie. Il a également enseigné à la faculté de droit de Harvard. Cette question a été étudiée à maintes reprises, et sans exception, sans exception. L'allégation voulant que la compagnie n'ait pas rempli ses obligations a été prouvée sans fondement.

M. TOLMIE: Monsieur Sinclair, la question portant sur la continuation efficace du service et de l'exploitation de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien a été spécifiquement étudiée, le mot «efficace» compris?

M. SINCLAIR: Voici. Ce contrat doit être considéré au moment où il était en vigueur, lorsqu'il a été élaboré. En 1881, aucun tribunal de réglementation n'existait. Le tribunal des taux était le comité des chemins de fer attitré au Parlement. Et dans ce contrat, vous remarquerez que les compagnies de chemin de fer avaient la permission de retirer 15 p. 100 des placements en immobilisations, mais que le Pacifique-Canadien avait une limite de 10 p. 100 sur les placements en immobilisations, par ce contrat. Lorsque cette charge fut retirée

d'un comité parlementaire et cédée à une commission spéciale indépendante, avec la première Commission des chemins de fer en 1903, la juridiction antérieurement assurée par un comité de la Chambre a été cédée à la Commission des chemins de fer, devenue par la suite la Commission des transports du Canada. L'expression même que vous avez mentionnée a été mentionnée devant cette Commission, avant la Commission royale Turgeon, en 1950, MacPherson de 1957-1958 jusqu'en 1960, devant le Conseil privé, et ainsi de suite.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur Sinclair, par rapport à cette question des obligations de la compagnie de chemin de fer que vous venez de mentionner, la même chose s'appliquerait-elle à l'entente ainsi qu'à l'article 315 de la Loi sur les chemins de fer?

M. SINCLAIR: L'article 315 de la Loi sur les chemin de fer est incluse, par renvoi, dans la Loi sur le constitution du Pacifique-Canadien, sauf en cas de contradiction et lorsque la Loi de la constitution l'emporte. Il existe une disposition spécifique à cet égard. Autrement dit, tout le statut qui s'applique aux compagnies de chemin de fer en général fait partie de la loi déterminante régissant le Pacifique-Canadien, celui-ci étant compris dans cette loi par renvoi, Voilà comment l'article 315 s'applique au Pacifique-Canadien.

M. HORNER (*Acadia*): Puis-je poser une question complémentaire, monsieur le président, sur cette question des obligations? Monsieur Sinclair, supposons qu'à l'avenir le Pacifique-Canadien abandonne complètement le transport des voyageurs croyeriez-vous que le Pacifique-Canadien se serait acquitté de ses obligations?

M. SINCLAIR: Le Pacifique-Canadien ne se retirerait pas complètement du transport des voyageurs si la demande réelle existait et il ne pourrait abandonner ce service, même s'il le voulait, ce qu'il ne veut pas. Puis-je terminer? Si le besoin existait, à la lumière de tous les intérêts en cause, parce que la loi s'applique à cette compagnie et qu'elle est interprétée par un tribunal indépendant, sous réserve d'appel auprès du Conseil privé, juge en la matière.

Le PRÉSIDENT: Nous allons laisser M. Tolmie reprendre son interrogatoire, je pense, monsieur Horner.

M. TOLMIE: Monsieur le président, je comprends que M. Sinclair apporte des arguments très plausibles en ce qui concerne les enquêtes déjà entreprises, en particulier au sujet du contrat, et de la loi sur les compagnies de chemins de fer elle-même. Mais voici spécifiquement ce que je vous demande: n'admettez-vous pas que vous êtes une partie contractuelle comme dans tout autre contrat et qu'il serait tout à fait possible, et peut-être approprié, qu'une poursuite soit intentée devant une cour de justice, la Cour suprême du Canada ou toute autre cour ayant juridiction en la matière, et en même temps, ce qui est sans précédent, que les deux parties en cause discutent la chose et que le juge, d'après les témoignages, prenne une décision obligatoire pour la compagnie ou pour le gouvernement?

M. SINCLAIR: Évidemment, la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, en qualité de citoyen canadien, est soumise à la juridiction des tribunaux canadiens. Me permettez-vous de vous dire pourquoi personne n'a intenté de poursuite?

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas, monsieur Tolmie, que nous puissions demander à une partie contractuelle si elle voit quelque inconvénient à être traduite en cour par suite d'un contrat conclu par elle. Je ne crois pas qu'il soit juste de poser cette question à une partie contractuelle.

M. TOLMIE: Pour cette question-ci, non. Je voulais simplement connaître la réaction de M. Sinclair, et je pense l'avoir obtenue, et M. Sinclair va continuer. Je voulais simplement soulever cet aspect et, comme je le disais, encore une fois, à mon avis, bien des commissions et bien des opinions existent relativement

à cette affaire, mais le seul moyen efficace peut-être d'obtenir une mesure réparatrice est d'instituer une audition en cour ouverte aux plaideurs privés comme aux plaideurs publics. J'ai vraiment trop de questions, je sais que vous voulez ajourner la séance, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Ajourner? Nous ne levons pas la séance avant une heure.

M. TOLMIE: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question à M. Sinclair. Vous avez avancé comme argument principal que le transport des passagers rapporte très peu au Pacifique-Canadien. Ceci, bien entendu, signifie que si le service des passagers du Pacifique-Canadien est réduit, les passagers de trop s'adresseront au National-Canadien. Si ce service est si peu rentable pour le Pacifique-Canadien, logiquement, je suppose qu'il serait tout aussi peu économique pour le National-Canadien; la chose signifierait un déficit accru pour le National-Canadien et un fardeau de la taxe plus élevé pour le peuple du Canada. Quelle est votre opinion sur ce sujet?

• (12.30 p.m.)

M. SINCLAIR: Les voyageurs qui circulaient autrefois sur les voies du Pacifique-Canadien, tout d'abord, empruntent les grandes routes, dans des automobiles privées, des autobus ou des autocars, ou la voie aérienne. Un certain nombre se déplace peut-être sur le National-Canadien, mais ce nombre est très faible, très faible. En ce qui concerne le National-Canadien, si je comprends bien leur situation, et je pourrais me tromper sérieusement là-dessus, cette compagnie croit qu'elle peut rendre le transport des passagers rentable. Jusqu'ici, je n'en ai jamais eu la preuve. Le chiffre enregistré comme déficit du National-Canadien en 1958, au moment de l'étude de la Commission royale, était de quelque 40 millions de dollars. J'ai tout lieu de croire que ce chiffre a monté. Toutefois, cette compagnie a une intention et il est faux de penser que le National-Canadien n'a pas demandé à la Commission la permission de se retirer du transport des passagers par train. Il a fait cette demande. Et il sait bien qu'il abandonnera sans aucun doute ce service dans le futur. Comme je disais plus tôt, nous avons essayé ce que d'autres essaient maintenant, nous en avons fait l'essai il y a dix ans. Nous avons affecté 60 millions de dollars au transport des passagers. Nous avons entrepris un programme de vente très poussé, et bien d'autres choses également. Mais nous n'avons pas réussi à changer les gens d'avis.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous revenir à la question, monsieur Sinclair?

M. TOLMIE: Oui, voici ma question. Merci, monsieur le président. En diminuant votre service des passagers, vous diminuez votre déficit. Maintenant, la demande existe encore pour le service des passagers; vous vous trouvez donc en réalité à déplacer le déficit de votre propre compagnie privée vers une compagnie d'intérêt public, le National-Canadien, transfert qui, bien entendu, aura des effets néfastes pour le contribuable canadien.

M. SINCLAIR: Monsieur Tolmie, tout ce que je puis dire, c'est que, selon vos paroles, nous avons augmenté le fardeau de l'impôt du Pacifique-Canadien, parce que, depuis quelques années, nous avons pu, dans notre impôt sur le revenu, contrebalancer le déficit du National-Canadien. Mais nous n'avons pas réussi à verser une si grande contribution que cela au Canada ces dernières années. A leur avis, la demande réelle pour le service des passagers par train n'existe pas, et dans certains cas, ce fut leur avis. Ils ont donc soumis une demande à la Commission, tout comme nous, pour retirer ce service.

M. LEWIS: Monsieur le président, je n'ai pu assister aux premières séances; par conséquent, si je répète certaines questions déjà posées, j'espère que vous et M. Emerson et M. Sinclair me pardonnerez. Je veux revenir à cette question de la demande réelle pour une minute ou deux. M. Sinclair a déclaré qu'il ne pensait pas avoir été bien compris. A mon avis, s'il n'a pas été bien compris à ce

sujet, c'est qu'il donne à l'idée de la demande réelle le sens de sa profession. Il a dit avoir cité Hanson. Je n'étais pas ici lorsqu'il a donné la citation, mais je peux deviner le contenu de celle-ci. Vous n'insinuez pas, n'est-ce pas, monsieur Sinclair, que le terme «demande réelle» est utilisé de façon spéciale par les économistes des compagnies de chemin de fer?

M. SINCLAIR: Spécialement par eux?

M. LEWIS: Oui.

M. SINCLAIR: Non.

M. LEWIS: Ou que ce terme a été conçu en rapport avec les compagnies de chemin de fer ou de moyens de transport autres?

M. SINCLAIR: Exclusivement? Non, monsieur.

M. LEWIS: Ou du tout?

M. SINCLAIR: Oh, je ne pourrais dire en ce qui concerne du tout.

M. LEWIS: Pouvez-vous me nommer toute autre publication portant sur les compagnies de chemin de fer et faisant usage de l'expression «demande réelle» au sens où vous l'utilisez dans votre mémoire? Juste une.

M. SINCLAIR: Je suis sûr qu'il en existe beaucoup. Le livre «*Economics of Transportation*» de W. T. Jackman.

M. LEWIS: Nous l'étudierons ensemble, monsieur Sinclair. Je ne l'ai pas lu depuis quelque temps. «Demande réelle», pour un économiste comme Hanson, monsieur Sinclair, signifie simplement ceci: dans une certaine situation, des gens ressentent des besoins, mais ces besoins ne peuvent être traduits en demande à moins que ces personnes n'aient les moyens d'acheter les choses qui satisferont ces besoins. Est-ce en gros de cela que vous parlez?

M. SINCLAIR: Non, je compléterais cette définition et j'apporterais une mise de fonds propre à couvrir le coût de la marchandise ou du service.

M. LEWIS: Cette addition, monsieur Sinclair, dépend de votre supposition, que personnellement je mets en doute avec force, qu'un service de chemin de fer est exactement la même chose que la fabrication de tout autre produit, et qu'aucun aspect des services de chemin de fer n'est soumis à une obligation de de servir les gens du pays, indépendamment de la rentabilité de ce service. Vous donnez le service de chemin de fer, vous donnez votre obligation, monsieur Sinclair, et à mon avis le Pacifique-Canadien commet une négligence criminelle quant à sa responsabilité sociale, quand il parle de demande réelle sous l'angle de la rentabilité seulement, sans tenir compte du fait qu'il est, comme tout service de chemin de fer, soumis à l'obligation de fournir le service aux gens du Canada, laissez-moi finir, premièrement par exemple, dans le cas de difficultés comme une guerre; deuxièmement dans le cas d'exportations importantes comme le grain. Que la chose vous soit rentable ou non, l'économie du Canada exige que ces marchandises soient transportées des centaines de milles à travers le Canada en direction de pays étrangers où sont destinés les produits exportés. N'est-ce pas un fait que votre définition de cette prétendue demande réelle fait abstraction de toute obligation pour la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de servir le peuple canadien, indépendamment du profit?

M. SINCLAIR: Absolument pas, monsieur Lewis. Puis-je terminer, monsieur le président? Parce que si, sans tenir compte des coûts, vous utilisez les ressources rares de main-d'œuvre en travaux d'immobilisations vous ne rendez pas un service au Canada.

M. LEWIS: Vraiment? Supposons que c'est ce que vous faites, indépendamment des frais, pour construire des universités ou des hôpitaux ou des écoles, allez-vous contre l'intérêt du Canada?

M. SINCLAIR: Voici, monsieur Lewis, je ne connais pas grand'chose au sujet des hôpitaux, mais je sais ceci: les gens paient pour un plus grand nombre d'hôpitaux. En ce qui concerne l'éducation, j'ai payé pour la mienne, exception faite de ce qu'on m'a donné, ce que j'ai gagné.

M. LEWIS: J'ai fait la même chose, monsieur Sinclair, et un président maintenant décédé de votre compagnie de chemin de fer m'a permis de le faire.

M. SINCLAIR: Simplement parce que l'argent était donné, certaines personnes insinuent qu'il vous a été donné pour rien.

M. LEWIS: Je ne crois pas que cela vous aiderait du tout. Je ne parle pas de cette question pour rien. Rien n'est donné pour rien dans le domaine de l'économie. Quelque part, dans l'économie, la chose est rémunérée. Voici qui me mène au second point que M. Tolmie vous a indiqué et que, sauf votre respect, vous n'avez pas couvert. Parce que si la situation du Pacifique-Canadien est logique, monsieur Sinclair, et monsieur Emerson, si votre situation est logique, à savoir que le seul temps où vous fournirez le transport des passagers est lorsque la chose sera rentable pour vous, la question de M. Tolmie se résume donc à ceci, et c'est ce qui m'inquiète, comme citoyen du Canada. Pourquoi le National-Canadien devrait-il assurer le service des passagers qui n'est pas rentable et si les deux compagnies décident la même chose, qui va assurer le service des voyageurs?

M. SINCLAIR: Monsieur Lewis, le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien ont l'obligation d'assurer un service-voyageurs suffisant et convenable dans tous les intérêts en cause. C'est la loi, et le National-Canadien n'est pas plus tenu que le Pacifique-Canadien à cet égard. Le Pacifique-Canadien a déclaré, et continuera de déclarer que devant une demande réelle, un besoin réel, pour reprendre l'expression de M. McIntosh, selon sa définition, nous fournirons ce service, et c'est ce que nous faisons.

M. LEWIS: J'ai entendu cela, monsieur Sinclair, j'ai entendu cela, et je l'ai lu, votre réponse à M. Tolmie fut, et je ne l'ai pas prise en sténographie mais si on l'a fait on peut me corriger en cas d'erreur, que le National-Canadien pense pouvoir rendre le service des passagers rentable, et vous avez poursuivi ainsi, et ce sont vos mots précis, «Je n'en ai pas encore vu la preuve.»

M. SINCLAIR: Non, je ne l'ai pas vue.

M. LEWIS: Non. Par conséquent, en toute logique, aucun service-voyageurs, étendu à tout le pays, ne peut être rendu rentable.

M. SINCLAIR: Je ne suis pas d'accord avec cela du tout.

M. LEWIS: Non, vous m'avez dit qu'il ne le pouvait pas.

M. SINCLAIR: Je sais qu'à l'heure actuelle le service de banlieue qui à un certain moment ne compensait pas ses frais variables et qui, après un rajustement des prix de passage et quelques autres rectifications du service, peut maintenant faire face à une demande réelle et rapporte plus que son coût variable.

• (12.40 p.m.)

M. LEWIS: Je le savais; je pensais bien que ce serait votre réponse et c'est pourquoi j'ai dit dans tout le pays.

M. SINCLAIR: Dans tout le pays?

M. LEWIS: Oui.

M. SINCLAIR: Comme je le disais plus tôt, monsieur Lewis, et vous n'étiez pas ici, je n'ai pas perdu l'espoir que le *Canadian* devienne rentable. Comment va-t-on procéder? Il faudra apporter certains rajustements dans les dépenses, dans les prix de passage, sans aucun doute, mais je n'ai pas encore perdu l'espoir que ce service puisse être rendu rentable, mais je suis sûr qu'il ne pourra l'être si le service est trop disséminé.

M. LEWIS: Si vous assurez un service suffisant au point de vue social, vous ne pouvez rendre celui-ci rentable.

M. SINCLAIR: Monsieur Lewis, suffisant au point de vue social peut signifier que toutes les personnes de moins de 15 ans pourraient obtenir un billet gratuit pour voir le Canada et...

M. LEWIS: Nous nous connaisssons depuis longtemps. Ne me faites pas dire ce genre de bêtises; je veux commettre d'autres bêtises, mais pas de ce genre. Vous savez exactement ce que je veux dire; certaines personnes au Canada sont privées du service des trains depuis la suppression du *Dominion*.

M. SINCLAIR: Monsieur Lewis, je dis que non. Le service de transport par train fourni dans tout le Canada est suffisant et convenable à la lumière de tous les intérêts en cause. Et je vous dis que personne au Canada ne peut vraiment dire qu'il souffre d'incapacité sociale parce qu'il doit conduire quelques milles pour prendre le train, il doit se rendre à l'aéroport pour prendre l'avion.

M. LEWIS: Ces gens ne sont pas de cet avis, monsieur Sinclair.

M. SINCLAIR: Bien entendu, bien des gens ont dit, monsieur Lewis, qu'il y a toujours une minorité, lorsqu'on change quelque chose, une minorité qui déteste le changement. Je suis certain que vous, monsieur Lewis, mieux que toute autre personne, reconnaissez la difficulté qu'éprouvent la plupart des gens à changer.

M. LEWIS: Je le sais, mais vous ne proposez pas un changement, vous proposez une aggravation de leur condition; voilà ce qu'ils n'aiment pas.

M. SINCLAIR: Peut-être que cette attitude s'applique à votre problème.

M. LEWIS: Non.

Le PRÉSIDENT: Il ne faudrait pas verser dans la discussion personnelle, ici, messieurs.

M. LEWIS: Monsieur Sinclair a déclaré que la dernière fois que le service de transport des voyageurs s'est révélé profitable remonte dans les années 20.

M. SINCLAIR: J'ai dit que le service global des voyageurs au Pacifique-Canadien a rapporté plus que ses frais variables dans les années 20 et pendant la guerre.

M. LEWIS: Dans les années de pointe de la guerre et, je suppose, en 1950, 1951?

M. SINCLAIR: Non, les chiffres auxquels je pense remontent au début de la grande dépression et dans les années 40, pendant la guerre.

M. LEWIS: Je ne mets pas votre parole en doute, monsieur Sinclair, mais j'aimerais beaucoup, si le président le permet, voir ces chiffres qui justifieraient votre déclaration, à savoir que dans les années 20 vous avez fait face à ce que vous appelez les frais variables, à supposer qu'ils sont calculés sur les mêmes bases que maintenant.

M. SINCLAIR: Évidemment, nous n'avons pas obtenu nos chiffres au moyen de l'analyse régressive à cette époque, cette technique n'étant pas lancée, mais nous avons cependant établi des rapports avec les facteurs de comptabilité disponibles et au moyen de techniques connues au moment où ces chiffres ont été fournis.

M. LEWIS: Pourriez-vous dire, monsieur Sinclair, que si vous pouviez procéder à une analyse, dans les années 20, semblable à l'analyse que vous faites actuellement, que vous obtiendriez les résultats que vous dites avoir obtenus?

M. SINCLAIR: Je le pense, monsieur Lewis, mais voyez-vous, vous ne pouvez conserver des livres de base pendant si longtemps; nous ne possédons pas de registres de ce genre remontant jusque dans les années 20 et que vous pourriez analyser, parce que nous devons retracer les comptes principaux et nous ne conservons pas nos comptes si longtemps.

M. LEWIS: Non. Ainsi, votre déclaration s'appuie sur la comptabilité du prix de revient effectuée dans les années 20?

M. SINCLAIR: Dans l'application de la base de comptabilité acceptée comme elle était connue à cette époque.

M. LEWIS: J'aimerais, monsieur le président, même sous cette réserve, je suis sûr que monsieur Sinclair admettra que les techniques utilisées pour la comptabilité du prix de revient dans les années 20 ne sont pas aussi avancées qu'elles le sont aujourd'hui.

M. SINCLAIR: Absolument pas.

M. LEWIS: Malgré cela, il serait utile que le Comité, monsieur le président, connaisse les chiffres qui appuient la déclaration de monsieur Sinclair, à savoir que dans les années 20 le service global des voyageurs faisait face aux frais variables.

M. MCINTOSH: Peut-on se procurer ces chiffres?

M. SINCLAIR: Je vais voir, je pense que. . . .

M. LEWIS: Monsieur Sinclair ne ferait pas cette déclaration sans que les chiffres qui l'appuient soient disponibles.

M. SINCLAIR: Je veux ajouter une autre chose, monsieur Lewis, sur la méthode de comptabilité d'alors; nous imputions les frais constants ou une proportion de ces frais au compte du service des passagers et nonobstant cela, nous ne le faisions pas.

M. LEWIS: Donnez-nous les chiffres.

M. SINCLAIR: Oui; je vais y voir.

M. LEWIS: Pouvons-nous étudier les frais variables parce que, sauf erreur, ces questions sont soumises à une limite de temps. J'aimerais aborder la question d'une façon légèrement différente de la méthode adoptée par monsieur Olson. Monsieur Sinclair ou monsieur Emerson, lequel de vous deux . . . tout d'abord, avant de poser cette question, pourriez-vous me dire la différence qui existe entre l'expression «recettes-passagers»à la page 7 de votre mémoire et «service des trains-passagers», à la page 15. Si vous avez déjà donné cette explication, . . . a-t-on posé cette question? . . .

M. SINCLAIR: Non, personne ne me l'a demandé et. . .

M. LEWIS: Vous donnez deux séries différentes de chiffres et j'aimerais savoir la relation qui existe entre elles.

M. SINCLAIR: Le service des trains-passagers indique les recettes, les recettes du transport des passagers donnent le revenu tiré du transport des passagers. Les recettes du service ferroviaire des passagers comprennent tout ce qui se trouve sur le train de passagers, le courrier et le reste.

M. LEWIS: Et le revenu des passagers est le revenu tiré de la vente des billets, des lits et des repas?

M. SINCLAIR: Et tout ce qui s'y rattache.

M. LEWIS: Et ne comprend pas les choses que vous transportez sur le train de passagers autres que les passagers. Est-ce là la différence?

M. SINCLAIR: Vous voulez dire le courrier ou les messageries. . .

M. LEWIS: Oui. Cela signifie-t-il que, si je prends la page 7, j'essaie de la trouver, et la page 15, et disons l'année 1960, cela signifie-t-il qu'en 1960, vos

trains de passagers accusaient des recettes de 24.4 millions de dollars en fait de messageries et de courrier et de choses autres que les passagers?

M. SINCLAIR: Oui.

M. LEWIS: C'est ce que signifient ces deux chiffres?

M. SINCLAIR: Oui.

M. LEWIS: Et le déficit que vous montrez à la page 15, de 22.8 millions de dollar pour 1960, vous pouvez démontrer qu'il est attribuable au service des passagers, n'est-ce pas?

• (12.50 p.m.)

M. SINCLAIR: Voyez-vous, monsieur Lewis, pour établir les frais ici, nous prenons les trains des passagers tels qu'ils étaient exploités. Maintenant, certains de ces trains transportaient en grande partie de la messagerie, mais d'autres transportaient surtout des passagers. Par exemple, le Canadien était en grande partie un train de passagers. Nous avons d'autres trains qui transportent surtout d'autres choses. Par exemple, je sais qu'il existe au Canada des trains de courrier proprement dit ainsi que des trains de messagerie proprement dit. Mais nous ne fonctionnons pas ainsi. Nous n'avons pas de trains destinés exclusivement au courrier ou à la messagerie en opération au Pacifique-Canadien. Nous exploitons ces services conjointement.

M. LEWIS: Les principaux frais que vous donnez pour l'année 1960 à la page 15 de 77.7 millions de dollars sont des frais variables que vous appliquez aux recettes totales de 54.9 millions de dollars.

M. SINCLAIR: Exact.

M. LEWIS: Et, par conséquent, ai-je tort de penser que pour nous donner une idée juste des frais variables, j'en parlerai dans un moment, propre au service des passagers, vous devez diviser ces frais variables encore une fois, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Oh, vous pourriez le faire, oui.

M. LEWIS: Que voulez-vous dire, vous pourriez? Vous devez le faire, non?

M. SINCLAIR: Vous pourriez. Voici. Si vous exploitez un certain type de train, ce sont les recettes et les dépenses des deux, tous les revenu des trains, toutes les dépenses de l'exploitation d'un train.

M. LEWIS: Mais si vous appliquez tous vos frais variables à la messagerie et au courrier et ce genre d'affaires et au service des passagers tout simplement, ne devez-vous pas diviser ce 77.7 millions de dollars entre ces deux genres de service?

M. SINCLAIR: Non, mais il est évident, monsieur Lewis, que si nous considérons le coût du remorquage d'un wagon de messageries chargé de messageries et ne retenons que les recettes découlant du transport de ce wagon en excluant des calculs le revenu découlant des dépenses principales, le résultat serait de mettre un fardeau plus lourd sur le service des passagers parce que, plus vous remontez loin dans les années, l'effet de la concurrence pour la messagerie n'a pas été aussi fort qu'il l'est actuellement et ceci a été expliqué lorsque vous n'étiez pas ici auprès de M. Fawcett.

M. LEWIS: Je ne vous demande pas en ce moment comment procéder à la ventilation. Je demande si, pour nous donner une idée des coûts variables applicables au service des passagers, vous ne devez pas diviser ce chiffre?

M. SINCLAIR: Non, c'est inutile, monsieur Lewis, parce que vous exploitez des trains de voyageurs comme eux, quelle que soit la marchandise transportée, et il ne servirait à rien de vouloir prélever tant pour le courrier, et tant pour telle autre chose. On peut tout faire, mais les résultats que vous obtiendrez ne vous aideront pas, à mon avis.

M. LEWIS: Maintenant, cette analyse régressive, est-ce elle qui aide à supprimer la ligne qui les relie?

M. SINCLAIR: Non, non. Vous pensez à l'application des carrés et à la distribution au hasard du résidu. C'est un des tests appliqués, mais non, toute l'analyse régressive se fait à partir de variables multiples, dans une seule application pour trouver le prix de revient.

M. LEWIS: A moins que vous ne puissiez expliquer ces termes, j'aimerais que vous ne les employiez pas, en ce qui me concerne.

M. SINCLAIR: Je m'excuse, je n'ai pas inventé ces termes. Je n'ai pas élaboré la technique. Celle-ci a été trouvée par des gens beaucoup plus intelligents que moi, mais je crois comprendre tout de même ces termes.

M. LEWIS: Auriez-vous l'obligeance de les expliquer, pour que je puisse les comprendre.

M. SINCLAIR: Voici, comme je le disais, il est très facile de comprendre, monsieur Lewis, que parfois plus d'un facteur détermine les changements de coûts et lorsque vous devez adopter une formule algébrique avec variantes multiples pour expliquer un coût, vous devez procéder à une analyse régressive multiple.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je comprends moins ces termes depuis le début de l'interrogatoire.

M. LEWIS: En fait, créez-vous un graphique à ligne droite avec un certain nombre de variables et une constante ou avec un certain nombre de constantes différentes?

M. SINCLAIR: Une ligne droite, cela va de soi. Nous avons huit constantes, oui, dans chaque facteur.

M. BYRNE: Je regrette d'interrompre M. Lewis, mais d'autre part vous pouvez voir, monsieur le président, qu'il est près d'une heure et que nous devons ajourner à une heure; ne devrions-nous pas prendre une décision sur la prochaine séance?

Le PRÉSIDENT: Nous continuerons jusqu'à une heure et j'en parlerai à ce moment-là.

M. LEWIS: Je peux terminer maintenant.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez poursuivre, monsieur Lewis.

M. LEWIS: Sans aucun doute, vous avez la décision de la Commission des Transports du Canada sur le rapport du *Dominion*, à la page 47?

M. SINCLAIR: Page 47?

M. LEWIS: Oui. Pourriez-vous nous indiquer les frais supplémentaires qui selon vous ne sont pas compris dans cette analyse des frais variables du *Dominion*?

M. SINCLAIR: Vous voyez, monsieur Lewis, par définition, les frais constants doivent être considérés arbitrairement; tout ce que vous pouvez faire est de les relier, par exemple, au mille-tonne brute. Maintenant, vous prenez le total des milles-tonnes brutes pour le revenu offert en service. Vous prenez vos frais constants et appliquez la proportion de passagers par mille-tonne brute sur le total des milles-tonnes brutes et l'appliquez à la méthode des frais constants. Je ne connais aucune autre façon de trouver les frais constants. J'admets que cette méthode laisse beaucoup à désirer, mais je ne connais aucune autre façon.

M. LEWIS: Si l'une des caractéristiques des frais constants est, et n'est-ce pas le cas, monsieur Sinclair, que le service des passagers soit assuré ou non, de toujours être là, au complet?

M. SINCLAIR: Oui, c'est juste. Voyez-vous, ce que j'essaie de dire c'est que nous n'avons essayé aucun des trains de passagers.

M. LEWIS: Vous dites 25 à 75. M. Olson vous a posé ces questions.

M. SINCLAIR: Vingt-cinq. Vous devez être précis, mais je dirais 25 à 30 et 70 à 75, oui.

M. LEWIS: J'aimerais savoir, d'après les données réelles de la page 47, quels sont les frais dont vous parlez et qui ne sont pas inclus?

M. SINCLAIR: Les frais qui ne varient pas selon la circulation, pour une longue durée.

M. LEWIS: Voilà une définition des frais constants, monsieur Sinclair. Voudriez-vous dire de quels frais vous parlez?

M. SINCLAIR: Laissez-moi vous donner, par exemple . . .

M. LEWIS: Si vous ne le pouvez pas, donnez-moi une liste?

M. SINCLAIR: Une liste?

M. LEWIS: Oui. Utilisez une liste des frais variables. Qu'y a-t-il de si difficile à nous donner une liste des frais constants? Ne les affectez pas. Intitulez-les simplement.

M. SINCLAIR: Très bien. C'est pourquoi je vous dis qu'il est impossible de les affectuer.

Le PRÉSIDENT: Il est une heure. Nous ajournons à une heure. Je veux simplement dire qu'on a présenté une motion pour que nous nous réunissions à nouveau à trois heures et demie, mais, à mon avis, nous devrions décider dès maintenant si nous allons siéger de trois heures et demie à six heures; le comité pourrait peut-être aussi décider maintenant s'il va poursuivre les délibérations de huit heures à 10 heures ce soir et nous pourrions essayer de terminer l'examen préliminaire des représentants du Pacifique-Canadien. Je soumets simplement la question au Comité. Avons-nous une motion à cet effet?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*). A mon avis, nous devrions essayer de terminer l'examen du Pacifique-Canadien aujourd'hui, particulièrement parce qu'ils seront probablement convoqués de nouveau. On a discuté sur la question et convenu que, si la chose était nécessaire, ces personnes pourraient être convoquées de nouveau.

Le PRÉSIDENT: Sur une motion de M. McIntosh, avec l'appui de M. Rapp, nous nous réunirons à nouveau de trois heures et demie jusqu'à six heures et de huit heures à dix heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI, 8 mars 1966

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

M. Lewis achevait son interrogatoire. Il avait demandé certains renseignements à M. Sinclair et M. Sinclair m'informe qu'il a la réponse à une de vos questions, monsieur Lewis. M. Horner posera ensuite ses questions.

M. SINCLAIR: M. Lewis a mentionné la page 47 du jugement rendu dans la cause du «Dominion» devant la Commission des Transports du Canada. En regardant les articles qui figurent à la page 47 de ce jugement, il m'a demandé d'indiquer les articles qui seraient variables et en donner une liste.

M. LEWIS: J'ai demandé les articles qui seraient constants.

M. SINCLAIR: Les articles «qui auraient un important élément de frais constants», je m'excuse, monsieur Lewis.

Le premier est l'aiguillage de cour; la constante dans ce compte de dépenses serait les frais que représente l'aiguillage de cour des locomotives et de leur équipage propre en temps d'inactivité. La constante est l'argent requis pour l'aiguillage de cour des locomotives, les salaires et dépenses des chefs de cour et de leurs commis, les signaux de cour et le matériel d'enclenchement. Il y a ensuite les gares.

M. LEWIS: On voit un article pour l'aiguillage de cour à la page 47 actuellement.

M. SINCLAIR: C'est ce que je dis. Dans le compte de l'aiguillage de cour, les articles que je viens de donner seraient constants. Mais ceci outre le montant donné comme variable.

M. LEWIS: Qu'est-ce qui serait représenté dans l'aiguillage de cour comme variable?

M. SINCLAIR: Le mouvement véritable des locomotives de cour, le mouvement des wagons de passagers dans les gares, le placement et déplacement des trains. Vous vous rappelerez que j'ai mentionné les périodes d'inactivité. Mais voyez-vous, un certain montant d'inactivité résulte de l'attente de trains ou de voies libres, d'une chose et d'une autre. Cet article est considéré comme constant.

Sous la rubrique des gares, il y a une portion allouée aux employés de gare; c'est l'équipe minimum. Mettons, par exemple, qu'une gare soit ouverte pendant huit heures; il faut un mécanicien. Qu'il y ait un train de passagers ou non, ce mécanicien est sur place tant que la gare est ouverte. Les bénéfices de la gare de ce mécanicien sont une constante. On les trouve sous la rubrique des gares.

Nous passons aux autres formes de transport, qui comprennent les signaux, les moyens de protection aux passages à niveau . . .

M. LEWIS: Que considérez-vous maintenant sous la rubrique des gares à la page 47?

M. SINCLAIR: Les frais, par exemple, d'un commis chargé, à la gare, de vendre les billets, et de quelqu'un chargé de nettoyer la salle d'attente pour les passagers de la gare, de nettoyer les salles de toilette.

M. LEWIS: Ne devez-vous pas faire un peu mieux que cela pour atteindre $425,000 par année?

M. SINCLAIR: Après tout, un assez bon nombre de gens sont employés et un assez bon nombre de gares sont ouvertes, toutes équipées pour recevoir les passagers. Les frais de la gare sont élevés en certains endroits parce que les trains entrent en gare à différents moments de la journée; plusieurs d'entre elles doivent entretenir deux équipes d'employés.

• (3.40 p.m.)

Ce sont là des comptes principaux. Je croyais que vous me demandiez certains éléments des frais constants contenus dans ces comptes établis conformément à la classification des comptes de la Commission des Transports du Canada.

M. LEWIS: J'essaie de vous comprendre, tout de même. Cette déclaration comprend «le Dominion», «le Canadian» et, à Montréal, elle comprend les trains de banlieue; elle comprend tous les trains de marchandises et . . .

M. SINCLAIR: Non, non; les trains de marchandises n'entrent pas dans la gare Windsor.

M. LEWIS: Elle comprend tous ces trains, ainsi que les messageries et ce genre de service.

M. SINCLAIR: Les rapides? Certaines têtes de train font.

On vient de me communiquer un billet qui contient les dépenses des gares en 1964 dans nos comptes principaux. Il s'agit de toutes les dépenses des gares. Le chiffre est de 37 millions. Par conséquent, la proportion, variable, applicable au *Dominion* est de $425,000 sur 37 millions de dollars.

M. LEWIS: Le 37 millions comprend la constante tout aussi bien que la variable?

M. SINCLAIR: Je le pense; il comprend tout le compte des dépenses des gares, compte établi selon la classification.

M. LEWIS: Y compris les bâtiments et l'entretien des bâtiments et tout ce qui s'y rattache?

M. SINCLAIR: Non, non; nous parlons de personnel, de personnel de gare. Les bâtiments figurent dans un autre compte principal selon la classification.

M. LEWIS: Les trouve-t-on avec les bâtiments et structures?

M. SINCLAIR: Oui.

M. LEWIS: Et le 37 millions couvre uniquement le personnel de toutes les gares?

M. SINCLAIR: Oui, et quelques fournitures à leur usage.

M. LEWIS: Et l'équipement?

M. SINCLAIR: Oui, l'équipement aussi, je suppose, comme une machine à écrire. Puis-je continuer?

M. LEWIS: Oui.

M. SINCLAIR: Nous avons ensuite la rubrique des autres transports où nous trouvons des articles comme les signaux, les moyens de protection aux passages à niveau, les ponts tournants, certains surintendants, un certain montant de papeterie, d'assurance et d'articles de ce genre.

Nous passons ensuite à l'entretien des routes. M. Fawcett a touché à ce point. Mais il s'agit ici de l'enlèvement de la neige, de la glace et du sable sur les voies, les voies conjointement utilisées. Ce montant ne couvre pas les frais de l'enlèvement de la neige sur les plates-formes à l'usage des passagers. Nous avons ensuite les clôtures, les paraneiges et signaux, d'autres structures ainsi que le démontage des voies retirées.

Sur la route, les frais constants sont d'environ 67 p. 100. Trente-trois p. 100 approximativement est variable, 33 p. 100 de 67 p. 100.

M. LEWIS: Je devrais le savoir, mais pouvez-vous me dire, relativement à l'entretien de la route, si ce service signifie l'entretien de votre réseau entier de voie ferrée?

M. SINCLAIR: Oui, une grande partie, deux tiers, je crois.

M. LEWIS: L'impôt foncier serait un autre exemple de facteur constant?

M. SINCLAIR: Une faible partie de l'impôt foncier, bien entendu, serait variable. Vous reconnaissez que tous nos comptes sont tenus conformément aux directives et à la classification élaborées à la suite de longues audiences et prescrites par la Commission des Transports du Canada. Il y en a tout un livre.

M. LEWIS: Avez-vous dit que mon temps était écoulé, monsieur le président? J'ai une ou deux autres questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Je le crois. Je pourrai revenir à vous plus tard.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Sinclair, je vous ai demandé il y a quelque temps si vous pouviez nous donner une idée des résultats du *Canadian* et du *Dominion* et nous dire quels sont leurs pourcentages d'exploitation. Avez-vous réussi à établir une donnée générale comme point de départ?

M. SINCLAIR: Je suppose que vous étiez absent. J'ai fait entrer au compte rendu dès la séance suivante les renseignements que vous aviez demandés. Je les ai trouvés en lisant la décision rendue par la Commission des transports et j'ai demandé que cela fût reproduit au compte rendu. C'est à la page 71 de ce jugement, monsieur Horner. Il est mentionné qu'en été la proportion varie de 71 à 81 sur différents secteurs et qu'en novembre et pendant les mois de l'hiver, la minimum est de 42 et le maximum, de 56.

M. HORNER (*Acadia*): Cela s'applique au *Dominion* ou au *Canadian*?

M. SINCLAIR: Vous vous étiez informé du *Canadian*.

M. HORNER (*Acadia*): Avez-vous dit 42 et 56?

M. SINCLAIR: Oui, pendant les mois de l'hiver et pendant le mois de novembre quand l'étude a été faite. En été, la proportion varie de 71 (en juillet) à 81.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites que le *Canadian* perd de l'argent. Quel pourcentage de clientèle vous faudrait-il pour faire vos frais?

M. SINCLAIR: J'ai aussi donné cette réponse l'autre jour, monsieur Horner. J'ai dit qu'aux niveaux actuels du tarif et avec le tarif économique il nous faudrait placer des sièges sur la toiture.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, j'ai entendu cette réponse.

M. SINCLAIR: C'est un fait.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien. J'admets que c'est un fait. Maintenant, retournons à votre définition de la demande réelle. Le *Canadian* ne fait pas actuellement l'objet d'une demande réelle. Ai-je raison de le dire? D'après votre définition de la demande réelle, les recettes doivent couvrir les dépenses? C'est ce que j'ai cru comprendre.

M. SINCLAIR: Naturellement, comme je l'ai déjà dit au Comité, monsieur le président, nous avons instauré ces très bas prix de passage à titre d'expérience dans l'automne de 1963. Nous avons fait la preuve que ces prix ne convenaient pas. Il est bien évident qu'on peut attirer les gens dans les trains en réduisant les prix du passage jusqu'à les rendre ridicules par rapport au service offert. C'est devant cette situation que nous nous sommes trouvés. Mais nous avons relevé les prix du passage. Comme je l'ai dit aujourd'hui en répondant, je crois, à M. McIntosh, cela est empirique. Je regrette d'avoir à répéter que nous n'avons pas cessé de croire, ou du moins que moi je n'ai pas cessé de croire en la possibilité de rendre le *Canadian* rentable, mais il faudra relever les prix du passage et réduire les dépenses.

M. HORNER (*Acadia*): Si vous ne l'avez pas déjà dit au Comité en mon absence, pourriez-vous nous dire pour quelle raison il était difficile de réserver des places à bord du *Canadian* pendant les mois du printemps ou de l'été, vers l'Est comme vers l'Ouest?

M. SINCLAIR: Je sais que la demande saisonnière est en partie la cause. Je sais que nous avons tenté d'éclaircir la question et que des explications précises nous ont été fournies. Nous avons découvert qu'une demande particulière

tombait sur un certain jour en particulier. Nous avons constaté qu'il y avait des places vides certains autres jours. Nous avons constaté qu'il y avait une demande pour tel jour en particulier et qu'il y avait des places libres avant et après ce jour-là. Nous avons aussi constaté que les places demandées étaient peut-être libres, supposons, de Winnipeg à Calgary, mais non pas de Winnipeg à Fort William. Les différents relevés que nous avons fait ont révélé qu'il y avait de l'espace libre à bord des trains.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne continuerai pas de poser des questions là-dessus, mais je tiens à mentionner que la dernière fois que ma femme a voyagé à bord du *Dominion* elle a dû passer la nuit debout parce que sa place avait été vendue à quelqu'un d'autre. Cependant, il y a plusieurs années de cela. Je sais que nous avez des problèmes au sujet des places, mais je n'insiste pas.

M. SINCLAIR: Malgré toutes les précautions, il arrive de temps en temps à tous les services de transport de vendre la même place à deux personnes. Je crois que nos employés sont très conscients de ce danger et qu'ils s'efforcent de l'éviter. Nous essayons de prévenir ce genre d'accident.

M. HORNER (*Acadia*): Supposons que le *Canadian* continue de perdre de l'argent. Supposons que, malgré tous vos efforts, augmentation des prix, amélioration du service, etc., il continue de perdre de l'argent. Cessera-t-il alors d'être rentable et de satisfaire à votre définition de cette demande réelle que vous dites être nécessaire?

M. SINCLAIR: Ce que j'ai dit, monsieur Horner, c'est qu'une fois dans cette posture on affronte un problème différent. Comme j'ai tenté de l'expliquer il y a deux ou trois jours, on se trouve alors devant un problème semblable à celui mentionné et analysé dans notre mémoire, un problème qu'ont aussi traité l'honorable Duff Roblin et la Commission royale MacPherson. Le problème est celui de savoir si le service correspond à un besoin, si l'intérêt national en réclame le maintien. Telle est la position prise par le gouvernement de la province du Manitoba et aussi par d'autres gouvernements provinciaux. La Commission royale est arrivée à la conclusion que l'intérêt national était le critère à appliquer en présence de ce problème.

• (3.50 p.m.)

M. HORNER (*Acadia*): A propos du critère de l'intérêt national de la déclaration faite par Duff Roblin et en particulier de la déclaration faite par M. Pickersgill, est-ce que le Pacifique-Canadien, à cause de l'entente de 1880 et de la Loi sur les chemins de fer, se sont tenu de respecter les conditions de ce que nous pouvons appeler ses droits acquis?

M. SINCLAIR: Je ne sais, monsieur Horner, quelle est votre définition des droits acquis, mais ce que le Pacifique-Canadien a reçu, il l'a gagné en exécutant un contrat; et il s'est acquitté et il s'acquitte de ses obligations en conformité de la loi; et il continuera de le faire, y compris les obligations que lui confère la Loi sur les chemins de fer, laquelle, comme je l'ai dit aujourd'hui à M. Bell, se trouve implicitement incorporée à notre charte maintenant.

Comme M. Pickersgill l'a dit, l'argument que vous invoquez a été examiné; il a été invoqué. Cependant, aucun de ceux qui l'ont étudié ou qui y ont réfléchi sérieusement ne l'a accepté. Cet argument a été invoqué à maintes reprises et il a été réfuté chaque fois. C'est pourquoi M. Pickersgill, ou plutôt je pense que c'est pourquoi M. Pickersgill a dit:

> Et aucune personne sérieuse, après avoir étudié cette question, n'a proposé cette façon de procéder.

Je crois qu'il parlait de l'expérience acquise par les commissions royales qui se sont succédées depuis nombre d'années, la Commission Turgeon, la Commission MacPherson et d'autres, de même, naturellement, que la Commission des transports, qui a fait tant d'évaluations et d'enquêtes. C'est ce à quoi il songeait. Il songeait aussi aux écrits des économistes qui ont traité cette question.

M. HORNER (*Acadia*): Vous autres, les dirigeants du Pacifique-Canadien, est-ce que vous vous sentez tenus de fournir un service-voyageurs quelconque au public canadien? Est-ce que je généralise trop ou bien ai-je raison?

M. SINCLAIR: Je crois qu'il vous faut préciser, monsieur Horner. Je regrette d'avoir à vous le répéter constamment, mais il vous faut être précis.

M. HORNER (*Acadia*): Je m'efforce simplement de savoir quelle place cette obligation occupe dans votre esprit. Pèse-t-elle lourd sur votre cœur ou repose-t-elle légèrement sur vos épaules? C'est ce que j'essaie d'établir.

M. SINCLAIR: Vous essayez d'établir si elle pèse lourd ou si elle rebondit légèrement? Peu importe votre métaphore. La loi nous confère l'obligation «de fournir un service convenable et suffisant, compte tenu de tous les intérêts légitimes». Je ne puis faire mieux que cela. C'est notre charte.

M. HORNER (*Acadia*): Que signifie cette phrase «compte tenu de tous les intérêts légitimes»? Considérez-vous que tout le Pacifique-Canadien est compris dans «les intérêts légitimes»?

M. SINCLAIR: Ce point a été remis en question un nombre incalculable de fois, par la Commission Turgeon, la Commission MacPherson, la Commission des transports et le Conseil privé du Canada. La réponse est non.

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne nous en voudrez pas si nous le remettons en question de nouveau, n'est-ce pas? Si tous ces gens l'ont fait, il doit valoir la peine de le soulever de nouveau et nous sommes sans doute justifiés de le soulever de nouveau, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: J'ai dit que cet argument avait été invoqué et que ces gens l'avaient réfuté. Il y a toujours des gens qui plaident une cause, monsieur Horner; certains d'entre eux sont venus dans cette salle et certains d'entre eux sont dans cette salle, et ils plaident encore une cause.

M. LEWIS: Et ils n'ont pas changé d'idée, monsieur Sinclair.

M. SINCLAIR: Je connais des avocats qui ne changent jamais d'idée, monsieur Lewis.

M. LEWIS: Et je n'ai pas changé d'idée.

M. SINCLAIR: Peu importe ce que dit le juge, monsieur Lewis?

M. LEWIS: C'est exact. Ce juge là en particulier.

M. HORNER (*Acadia*): Poussons un peu plus loin ce facteur obligation. A l'égard des autres intérêts du Pacifique-Canadien, est-ce que vous ressentez l'obligation de servir le public canadien dans votre façon d'exploiter votre entreprise? Par exemple, est-ce que la *Marathon Realty* est tenue de songer à l'intérêt public dans toutes ses transactions immobilières?

M. SINCLAIR: Vous parlez d'une compagnie constituée en vertu des lois du gouvernement du Canada ou du Parlement du Canada. Or, monsieur Horner, je vous dirai que toute compagnie canadienne, je le répète, toute compagnie canadienne, doit tenir compte des intérêts de quatre groupes. Je vais vous dire quels sont ces groupes, sans le faire nécessairement dans l'ordre d'importance. Elle doit servir les intérêts des employés, des actionnaires, de sa clientèle et de

la collectivité dont tous font partie. Cela fait quatre groupes. Je crois que cette obligation repose sur n'importe quelle compagnie canadienne.

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien, il est notoire que la *Marathon Realties*, par exemple, a été très dure dans ses transactions immobilières avec un certain nombre de personnes, mais je n'aborderai pas maintenant cette question.

Je veux découvrir quelle importance revêt à vos yeux cette obligation. Je voudrais que vous vous prononciez là-dessus parce que tous les faits qu'il y a devant nous indiquent que la Commission des transports a laissé sans réponse même la question de savoir si le *Dominion* doit continuer de rouler en été. Quant au *Canadian*, il est difficile d'y réserver des places. M. Crump a eu beau dire au Comité que le transport était encore l'activité principale du Pacifique-Canadien et que c'était encore sa principale industrie, nous constatons depuis quelques années que le Pacifique-Canadien se défait de ses intérêts à une cadence rapide et qu'il réalise de jolis bénéfices sur certains de ses placements. Jusqu'où va l'obligation? Est-ce qu'elle dure toujours? Ou bien, à mesure que le temps passe, êtes-vous occupés à réduire lentement le point sur lequel votre obligation repose jusqu'à ce que l'obligation ait tout à fait disparu?

M. SINCLAIR: Non, non, monsieur Horner. Ce que le Pacifique-Canadien possède, c'est un complexe de transport, et il a d'autres intérêts. Il a d'autres intérêts, comme M. Crump l'a fait observer, depuis sa naissance. Chacune de ces autres entreprises existe et se développe au sein de la collectivité où elle est établie, et le Pacifique-Canadien a pour ligne de conduite de leur faire respecter les quatre critères que j'ai mentionnés.

Je n'admets certainement pas que les usagers du rail comblent les pertes que nous avons subies dans le transport aérien, ou encore qu'ils doivent payer pour nous permettre de forer d'autres puits de pétrole parce que nous avons foré beaucoup de puits arides.

M. HORNER (*Acadia*): Si vous n'avez aucune obligation envers la population du Canada quant à la recherche de gisements de gaz ou de minéraux, et vous n'en avez pas . . .

M. SINCLAIR: Je crois que notre obligation, monsieur Horner, comme je l'ai déjà dit, est de fournir un service de transport convenable et suffisant, compte tenu de tous les intérêts légitimes; et je crois que nous nous acquittons de cette obligation.

M. HORNER (*Acadia*): Et dans cinq ans vous reviendrez devant le même comité raconter la même histoire concernant l'abandon du *Canadian*. N'ai-je pas raison?

M. SINCLAIR: J'espère bien que vous avez tort, monsieur Horner, mais j'ignore ce qui va se passer dans cinq ans. Nous allons certainement faire faire au *Canadian* un effort vraiment sérieux. Nous y avons consacré beaucoup d'argent, monsieur Horner et nous en sommes très fiers. Nous continuons de croire qu'il n'existe aucun matériel ferroviaire comparable. Nous croyons qu'il n'y a aucun train meilleur que celui-là dans le monde. Les gens qui semblent vouloir le critiquer n'ont peut-être pas goûté aux inconvénients des autres trains.

M. HORNER (*Acadia*): Tout ce que vous avez dit du *Canadian* n'était certainement pas vrai du *Dominion*. Votre équipement était médiocre, votre service était médiocre et, au lieu de s'améliorer, le service est allé en diminuant.

M. SINCLAIR: Monsieur Horner, je me souviens d'avoir voyagé à bord du *Dominion* alors que son équipement était excellent. Je me souviens du temps où le *Dominion* avait certains wagons à dôme et où il n'y avait qu'une poignée de voyageurs à bord.

M. HORNER (*Acadia*): Pas pendant les mois de l'été.

M. SINCLAIR: Eh bien, monsieur Horner, nous ne pouvons pas garder du matériel qui ne roule que deux ou trois mois par année. J'ai entendu des gens demander pourquoi on ne mettait pas plus d'avions en service de Vancouver vers l'est du Canada en juillet et en août. La réponse, c'est que si nous ne pouvons pas utiliser ces avions pendant le reste de l'année nous n'avons pas les moyens de les garder pendant le reste de l'année. Aucune compagnie, si grande soit-elle, ne peut satisfaire toute la demande de pointe.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne m'attends pas à ce que vous le fassiez.

M. SINCLAIR: Il est impossible de le faire. Par exemple, essayez de monter dans un autobus à Montréal un jour de tempête de neige. Vous mettez cinq heures pour vous rendre chez vous.

M. HORNER (*Acadia*): Je suis convaincu que vous avez une obligation envers la population du Canada, celle de maintenir un service-voyageurs.

M. SINCLAIR: Je dis que nous avons l'obligation de fournir un service suffisant et convenable, compte tenu de tous les intérêts légitimes. Nous avons l'intention de nous acquitter de cette obligation. Nous l'avons fait. Si nous ne le faisions pas, il y en a beaucoup qui le porteraient vite à notre attention. La loi est là. On peut en appeler, même des décisions de la Commission des transports, au Conseil privé, au Conseil privé du Canada en sa qualité de tribunal.

• (4.00 p.m.)

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez dit que tous les trains de voyageurs avaient tendance à réduire leur service, ce qui a pour effet d'amener une diminution rapide de vos recettes, après quoi vous demandez la permission de supprimer le service sur la ligne.

M. SINCLAIR: Je ne le crois pas.

M. HORNER (*Acadia*): C'est certainement ce qui s'est passé dans le cas du *Dominion*.

M. SINCLAIR: Permettez-moi de vous donner un exemple. Il me semble que j'entends encore un monsieur dire ici ce matin que ces trains de banlieue devaient être supprimés parce qu'ils étaient déficitaires. Comme nous l'avons dit alors, nous étions d'avis que ces trains triompheraient de leurs difficultés. Il nous fallait procéder à différentes rectifications. Nous l'avons fait. Comme je vous l'ai dit, ils font un peu mieux que couvrir leurs frais variables.

M. HORNER (*Acadia*): Mais vous avez dû faire des changements pour les rendre payants.

M. SINCLAIR: Nous avons fait des changements en majorant les prix du passage, en faisant un meilleur usage de notre matériel et en utilisant un meilleur matériel dans certaines régions.

M. HORNER(*Acadia*): C'est ce dont je me plains: les équipes sont réduites à bord de certains trains. C'est ce que j'essaie de démontrer en ce qui concerne le service à bord du *Dominion*. On n'a rien tenté pour améliorer le service ou pour améliorer le matériel; l'effort est allé en diminuant.

M. SINCLAIR: Non, monsieur Horner. Votre mémoire fait défaut ou peut-être n'avez-vous pas étudié le problème bien longtemps.

M. HORNER(*Acadia*): J'ai voyagé à bord du *Dominion* de temps en temps depuis huit ans. J'ai eu l'occasion de bien l'examiner.

M. SINCLAIR: Je suis en mesure de vous dire que nous avons déployé un effort très réel pour rendre ce train rentable au cours des années 1950 avant d'essayer de réduire la demande dont il faisait l'objet sur le réseau. Il ne perdait pas encore de l'argent. Ses pertes ont augmenté dans d'énormes proportions depuis 1960.

M. HORNER(*Acadia*): N'avez-vous pas perdu de l'argent au cours des années 1950?

M. SINCLAIR: Avec le *Dominion?*

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne nous avez pas révélé les pertes; vous avez seulement parlé de pertes en général.

M. SINCLAIR: Je suis bien sûr que le *Dominion* ne rapportait pas au cours des années 1950.

M. HORNER (*Acadia*): Soit, mais il n'a jamais perdu autant d'argent au cours des années 1950 qu'il en perd depuis 1960.

M. SINCLAIR: Je n'oserais pas l'affirmer, monsieur Horner. Je crois que, le premier jour, j'ai dit en répondant à une question que, si le Pacifique-Canadien n'avait pas adapté son service aux changements de la demande, les pertes subies en 1965 auraient pu être plus du triple de ce qu'elles ont été, et elles ont été de 24 millions de dollars. Quand vous parlez de 1960, monsieur Horner, n'oubliez pas que les frais ont augmenté considérablement depuis. Les salaires ont augmenté et les prix des matériaux ont aussi augmenté considérablement, peu importe si vous examinez le pourcentage, la productivité ou un autre critère.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez eu recours à l'automatisation dans plusieurs autres domaines pour affronter la hausse des salaires. Mais vous n'avez pas eu recours à l'automatisation pour compenser la hausse des salaires dans le cas du *Dominion;* vous avez réduit le service.

M. SINCLAIR: Nous avons sûrement essayé, monsieur Horner. Je me souviens que, dans un cas, nous avons essayé d'opposer l'automatisation aux dépenses salariales et combien de temps nous a-t-il fallu? Cela a dû nous prendre environ un an et nous avons attrappé une ou deux grèves.

M. HORNER (*Acadia*): Je voudrais demander à M. Sinclair de fournir plus tard au Comité le montant des pertes du *Dominion* au cours des années 1950 et de dire en particulier quand ce train a cessé de transporter le courrier.

M. SINCLAIR: Je peux vous le dire tout de suite, monsieur Horner. Le courrier en est parti en juin 1965.

M. HORNER (*Acadia*): Était-ce le premier et le seul genre de service postal qu'il y ait eu à bord du *Dominion?*

M. SINCLAIR: Il y avait eu un service postal antérieurement. Il y a deux genres de service postal, ce que nous appelons les wagons-bureaux et les wagons fermés. Mais le courrier a été enlevé du *Dominion* en juin 1965, tout le courrier.

M. HORNER (*Acadia*): Je mets en question ce passage de votre mémoire ou vous dites...

M. SINCLAIR: Monsieur Horner, voulez-vous me dire quelle est la page du mémoire ou, si vous citez le résumé, me dire le paragraphe?

M. HORNER (*Acadia*): La page 18 ou 19. De toute façon, vous prétendez là que vous fournissez un service efficace, et que la rumeur voulant que vous ayez d'abord diminué le service était fausse. Je prétends que le service a commencé par diminuer et que le nombre des voyageurs a diminué ensuite.

M. SINCLAIR: Voyez-vous, monsieur Horner, la Commission royale, après avoir étudié la question pendant plus d'un an et avoir voyagé beaucoup à travers le pays, est arrivée à une conclusion, et j'ai cité cette conclusion. Le Pacifique-Canadien était accusé d'avoir déserté des collectivités en leur retirant des trains de voyageurs, alors qu'il aurait été plus juste de dire que les collectivités avaient déserté le chemin de fer.

M. HORNER (*Acadia*): Je faisais allusion au paragraphe 32 du résumé.

M. SINCLAIR: Je persiste quand même à dire, monsieur Horner, que nous avons essayé de traiter plus longuement ce point à la page 21 de notre mémoire principal. Mais vous vous en tenez au résumé. Il est parfois difficile d'exprimer toute sa pensée dans un comité, mais nous nous sommes donné beaucoup de mal pour rédiger ce résumé et je crois que nos vues y sont bien exprimées.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne doute pas que vous ayez fait de votre mieux en préparant ce résumé; vous êtes un homme industrieux.

M. SINCLAIR: Je ne suis pas un homme industrieux; je suis paresseux et c'est un de mes défauts.

M. HORNER (*Acadia*): Mais c'est là une conclusion que vous avez tirée, et les témoignages recueillis par le comité contredisent le paragraphe 32.

M. SINCLAIR: Monsieur Horner, c'est précisément pourquoi j'ai fait cette citation. Ce n'est pas seulement la conclusion que nous avons tirée, mais c'est aussi la conclusion à laquelle sont arrivés des tribunaux indépendants au bout d'un an. C'est une conclusion tirée par les experts appelés comme témoins par les différentes provinces, y compris M. Hu Harries, qui a parlé au nom de votre province.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, je le connais.

M. SINCLAIR: Puis il y a eu M. Williams. Nous avons cité leurs opinions pour vous. Vous dites que nous avons tiré les mauvaises conclusions; mais en réalité ce sont là les conclusions d'hommes sérieux qui ont passé non pas quelques jours, non pas quelques semaines, mais des années à étudier la question.

M. HORNER (*Acadia*): M. Hu Harries et M. Roblin ont tiré cette conclusion, mais non pas en ce qui concerne le service du *Dominion* en particulier; c'est une conclusion générale qu'ils ont tirée en ce qui concerne les service-voyageurs des chemins de fer. Mais, dans le paragraphe 32, vous ne parlez que du *Dominion*.

M. SINCLAIR: M. Hu Harries a dit que cela était maintenu pour la convenance de quelques personnes qui n'étaient pas disposées à payer le prix que vaut le service et, si tel est le cas, si un service ne fait pas ses frais, selon lui, il faut supprimer ce service. Puis, il y a eu le témoignage de l'éminent économiste appelé par le gouvernement de l'Alberta; un autre a été appelé de concert par les provinces de l'Alberta et du Manitoba, M. Williams, et il y a eu d'autres témoignages semblables.

M. HORNER (*Acadia*): Retournons en arrière pour établir de quelle partie du travail vous êtes responsable.

M. MCINTOSH: Monsieur le président, me permet-on de poser une question supplémentaire? Je voudrais savoir si M. Sinclair appliquerait au service postal la déclaration qu'il a faite.

• (4.10 p.m.)

M. SINCLAIR: Je sais que le ministère des Postes a proposé un tarif pour les colis postaux à cause du coût.

M. MCINTOSH: Mais je parle de la suppression du service dans certaines parties du Canada.

M. SINCLAIR: Si vous me permettez de le dire, là où je demeure on avait l'habitude de distribuer le courrier deux fois par jour. Je crois que c'est lord Asquith qui a dit que le courrier devrait être distribué sept jours par semaine, et vous savez combien de temps s'est écoulé depuis cette époque. Mais on a discontinué certains services, oui.

M. HORNER (*Acadia*): Je veux savoir combien le service vaut et quelle est votre obligation à cet égard. Or, si vous vous en tenez seulement à la valeur du service et à la question de savoir si les frais sont couverts, alors le *Canadian* sera supprimé lui aussi.

M. SINCLAIR: Monsieur Horner, je ne puis faire plus que vous dire, encore une fois, que ce mémoire renferme les vues d'hommes expérimentés qui ont consacré beaucoup de temps à cette étude. Ils ont pris cette position et ils l'ont prise, je pense, pour une raison très fondamentale et très logique, et c'est . . .

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien, si vous appliquez cette même raison . . .

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Horner. Auriez-vous l'obligeance de laisser M. Sinclair terminer sa phrase?

M. SINCLAIR: Et, si vous n'appliquez pas le critère énoncé ici par M. Hu Harries, M. Williams et M. Duff Roblin, le ministre des Transports, M. Pickersgill, vous devrez vous résigner à faire une mauvaise utilisation des ressources, ce que seul un intérêt national transcendant pourrait justifier.

M. HORNER (*Acadia*): Appliquons ce critère au *Canadian*; ne s'y applique-t-il pas? L'intérêt national a-t-il sur le *Canadian* un effet qu'il n'a pas sur le *Dominion*? C'est ce que j'essaie d'établir.

M. SINCLAIR: De quelle date dans l'avenir parlez-vous? Voyez-vous, la question de supprimer le *Canadian* n'est pas pertinente en ce moment parce que nous disons que nous croyons encore pouvoir rendre ce train rentable. Mais si nous jugeons plus tard qu'à cause des frais d'exploitation . . .

M. HORNER (*Acadia*): Permettez-moi de vous interrompre. Depuis combien d'années le *Canadian* perd-il de l'argent? Quelles sont les années où il a fait ses frais?

M. SINCLAIR: Je ne le sais pas.

M. HORNER (*Acadia*): Ces renseignements devraient peut-être parvenir au Comité un jour prochain.

M. SINCLAIR: Cela pourrait m'obliger à faire des calculs interminables. Je vous demande de me laisser finir mon observation. Vous avez demandé si l'intérêt national exigeait le maintien du *Canadian*. Cela dépend de différents facteurs, cela dépend des autres moyens de transport qui existent, du besoin d'une liaison entre différentes parties du pays—par exemple, il n'y a pas de routes actuellement entre White River et Sudbury. Mais vous ne devez pas oublier que la route transcanadienne longe la clôture du Pacifique-Canadien et qu'elle court des milles et des milles à travers le pays. Notre cas est bien différent de celui du Canadien National. Mais, comme je l'ai dit, dans cette région il n'y a pas de route et je pense qu'on pourrait fort bien invoquer l'intérêt national en rapport avec le transport ferroviaire dans cette région. Comment pourrait-on faire pour voyager autrement? Mais, d'autre part, il y a très peu de monde dans cette région, ce qui crée un problème.

M. HORNER (*Acadia*): J'admets que les régions semblables doivent nous préoccuper beaucoup. Cependant, nous sommes peut-être proches du jour où nous fermerons les yeux sur ces régions.

M. SINCLAIR: Je ne le crois pas. Mais il y a peut-être d'autres régions. Et puis, monsieur Horner, si vous me permettez de le dire, je crois que nous devrions nous en tenir aux réalités.

S'il arrivait par malheur dans quelques années que, par suite de circonstances indépendantes de notre volonté et de la vôtre, nous nous trouvions en face d'un problème comme celui qui vient d'être évoqué, il faudra bien qu'on se demande si l'intérêt national est en jeu. Il faudra alors trancher cette question à

la lumière des conditions qui existeront alors. Mais, à mon avis, vous ne pouvez pas anticiper.

M. HORNER (*Acadia*): Pourrions-nous établir aussi dans quelle mesure le Pacifique-Canadien a l'obligation de maintenir un service, que ce service fasse ou non ses frais?

M. SINCLAIR: Je l'ignore; je ne peux faire plus que vous le répéter: il y a un contrat et la loi est là. Cette question a été étudiée à fond plus d'une fois, et j'ajoute qu'elle a même été étudiée judiciairement et qu'un jugement a été rendu.

Le PRÉSIDENT: Vous avez maintenant la parole, monsieur Rock.

M. ROCK: Monsieur Sinclair, vous avez mentionné que certains services de banlieue couvraient leurs frais variables. Je voudrais savoir si cela comprend le service de la région appelée Lakeshore à Montréal.

M. SINCLAIR: Oui, et c'est le seul service de banlieue que nous exploitons.

M. ROCK: Je n'ai peut-être pas le droit de poser ma question suivante, mais je vais la poser indirectement et j'obtiendrai peut-être une réponse.

M. SINCLAIR: Vous voilà averti, monsieur le président.

M. ROCK: La discontinuation des croisières sur le Saguenay en été a-t-elle eu des effets sur votre service-voyageurs? En été, des gens de l'Ouest se rendaient par le Pacifique-Canadien jusqu'à Montréal, où ils montaient à bord des navires du Saguenay ou bien se rendaient jusqu'au Château Frontenac à Québec et partaient de là pour faire la croisière du Saguenay. Au retour, ils remontaient à bord des trains. Est-ce que vous en avez souffert?

M. SINCLAIR: Non. Les croisières au Saguenay des *Canadian Steamship Lines* attiraient surtout des Américains qui arrivaient par train à Montréal, où ils montaient à bord du navire, ou bien, comme beaucoup faisaient, ils se rendaient en automobile à Québec et montaient à bord, descendaient le Saint-Laurent et remontaient le Saguenay. Mais ce service était fourni par les *Canadian Steamship Lines* et non pas par le Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Si vous n'avez pas d'autres questions à poser, monsieur Rock, je passe à M. Allmand.

M. ALLMAND: Monsieur le président, je cite le paragraphe 28 du résumé, à la page 27:

> La Commission examine présentement certaines réductions projetées.

Je prie M. Emerson ou M. Sinclair de bien vouloir nous dire quelles sont au juste les réductions proposées dont la Commission est actuellement saisie et qui, je présume, auront pour effet d'éliminer des trains de voyageurs.

M. EMERSON: Oui, je vais le faire. Nous avons proposé à la Commission les réductions suivantes de service.

M. ALLMAND: Et ce sont des réductions qui réduiront le service.

M. EMERSON: La Commission a entendu ces demandes et nous attendons sa décision. Il y a la liaison entre Montréal et Mégantic, qui est assurée quotidiennement dans les deux sens par un autorail, la liaison entre Montréal et Ottawa, rive nord, également assurée par un autorail, un par jour dans chaque sens, et un le samedi.

Je passe maintenant aux demandes présentées mais non entendues jusqu'ici par la Commission: la liaison entre Winnipeg et Emerson, un train quotidien

dans chaque sens—il s'agit là d'un train remorqué par locomotive qui fait la correspondance au Sault Sainte-Marie avec la ligne de Minneapolis, ligne qui a fait l'objet d'une requête auprès des autorités aux États-Unis; la liaison entre Sherbrooke et Québec, sur la ligne du Québec Central, un service quotidien par autorail.

Ensuite, nous avons divers autres trains en service, pour lesquels nous avons proposé des réductions et qui ont été provisoirement supprimés par la Commission. Je peux vous fournir les détails si vous le désirez.

M. ALLMAND: Vous pourrez peut-être le faire plus tard. Vous mentionnez aussi dans le même paragraphe que la compagnie en étudie d'autres; autrement dit, la compagnie songe à réduire d'autres services-voyageurs. Auriez-vous l'obligeance de nous dire lesquels?

M. EMERSON: C'est exact. Nous voulons parler là de la liaison entre Montréal et Mont-Laurier, un autorail qui fait la navette trois jours par semaine et qui fait le trajet du nord au sud le dimanche; la liaison entre Victoria et Courtenay sur le *E. & N. Railway* dans l'île de Vancouver, un autorail qui fait quotidiennement le service dans les deux sens, sauf le dimanche; celle entre Toronto et Owen Sound, un autorail qui roule trois jours par semaine dans les deux sens; et celle entre Sudbury et Sault Sainte-Marie, un autorail qui fait quotidiennement le service dans les deux sens et dont je dois dire, en passant, que l'horaire vient d'être modifié.

• (4.20 p.m.)

M. ALLMAND: Sur ces lignes qui ont fait ou feront l'objet d'une requête en réduction de service de votre part, est-ce que ces réductions élimineront entièrement le service-voyageurs?

M. EMERSON: Dans certains cas, oui; dans d'autres cas, non.

M. ALLMAND: Pourriez-vous nous dire dans quels cas il n'y aura plus de service-voyageurs sur les lignes en question?

M. EMERSON: Entre Winnipeg et Emerson.

M. ALLMAND: J'ai cru vous entendre dire que ce service serait remplacé par la ligne de Sault Sainte-Marie.

M. EMERSON: Non. J'ai dit que ce service était raccordé à la ligne de Sault Sainte-Marie à la frontière des États-Unis; il y a un train qui fait la navette sur cette ligne entre Sault Sainte-Marie et Minneapolis. Je continue. Il y a ensuite la liaison entre Sherbrooke et Québec par le Québec Central; celle entre Medicine Hat et Lethbridge, un autorail qui fait quotidiennement le trajet dans les deux sens, et c'est là un des services provisoirement supprimés par la Commission.

M. ALLMAND: Dans tous les cas où vous songez à demander une réduction et les cas où vous avez déjà présenté une requête à la Commission, est-ce que l'absence d'une demande effective, telle que vous la définissez, pour ces services-voyageurs vous a toujours servi de critère?

M. EMERSON: Je crois que c'est exact. Autrement dit, les frais d'exploitation du service dépassent les recettes. De plus, je dois dire que, dans ces cas, il y a d'autres moyens de transport disponibles et, par conséquent, la continuation du service n'est pas exigée par un intérêt national transcendant.

M. ALLMAND: Mais quand vous présentez une requête à la Commission, vous considérez la demande réelle tandis qu'il appartient à la Commission, quand elle rend sa décision, de voir s'il y a un autre moyen de transport. Comme je l'ai dit,

quand le Pacifique-Canadien demande la permission de supprimer un service, il ne tient pas compte d'autre chose que de la demande réelle.

M. EMERSON: Non, ce n'est pas exact. Nous fournissons des renseignements à la Commission touchant les autres moyens de transport disponibles.

M. ALLMAND: Je voudrais maintenant poser des questions au sujet du *Canadian*. Je sais que certaines de ces questions ont déjà été posées, mais je n'ai pas été entièrement satisfait des réponses. Ce même paragraphe dit qu'il est évident que le *Canadian* sera exploité pendant des années. Cependant, pour plusieurs d'entre nous, cela n'est pas évident. D'après les témoignages entendus par le Comité, il semble possible que le *Canadian* soit supprimé s'il cesse de faire l'objet d'une demande effective. M. Sinclair a dit qu'on allait tout faire pour essayer de doter ce train d'une clientèle, mais d'après tout ce que j'ai lu et d'après les réponses à certaines questions, s'il cesse de faire l'objet d'une demande effective, vous allez demander à la Commission la permission d'éliminer ce train. Or, M. Sinclair a dit et redit: «Nous devrons alors considérer l'intérêt national». Voici la question que je vous pose: Est-il en train de nous dire que le Pacifique-Canadien tiendra compte de l'intérêt national avant de présenter sa requête ou bien tiendra-t-il compte seulement de la demande effective?

M. SINCLAIR: Je devrais peut-être répondre à cette question.

M. ALLMAND: Je vous en prie.

M. SINCLAIR: Voyez-vous, monsieur Allmand, le gouvernement actuel et le gouvernement précédent ont tous deux présenté un bill et, dans ce bill, l'intérêt national est clairement défini. Ces bills ont résulté, en partie du moins, du rapport MacPherson. Le discours du Trône a annoncé qu'un projet de loi serait présenté au cours de la présente session.

M. ALLMAND: Autrement dit, c'est le Parlement canadien et non le Pacifique-Canadien qui définira l'intérêt national?

M. SINCLAIR: Pas le Pacifique-Canadien. Nous savons que, quand nous nous présentons devant un tribunal, celui-ci étudiera l'intérêt national et qu'il pourra nous dire: «L'intérêt national exige que ce service soit continué».

M. ALLMAND: Je le comprends. Il me semble que, dès l'instant où il devient clair pour le Pacifique-Canadien qu'il n'y a plus de demande effective d'après vos calculs, vous demandez à la Commission la permission de réduire ou de supprimer ce service.

M. SINCLAIR: Non.

M. ALLMAND: Autrement dit, vous n'allez pas vous mettre à réfléchir dans votre bureau sur la question de savoir si l'intérêt national intervient.

M. SINCLAIR: Ce que vous ne semblez pas comprendre, monsieur Allmand, et ce que j'essaie de vous expliquer, c'est que nous reconnaissons le critère appliqué par la Commission des transports; il est énoncé dans l'article 315 de la Loi sur les chemins de fer, et cela comporte une comparaison. On applique d'abord ce critère, la comparaison entre le déficit subi par la compagnie et le degré de commodité ou de nécessité pour le public. Nous connaissons ce critère et nous savons par expérience comment il est appliqué. Or, supposons que nous croyons pouvoir invoquer ce critère et pouvoir prouver que la balance penche

du côté de l'élimination du train. A ce moment-là, en supposant aussi que cette nouvelle loi sera adoptée, une autre question surgira, une question qui n'a jamais fait partie de notre loi jusqu'ici et c'est la question de savoir à quel moment l'intérêt national intervient. Et, comme je l'ai dit, d'après M. Roblin et d'autres, la Commission royale a été circonspecte sur ce point.

M. ALLMAND: Vous avez dit que vous demanderiez la permission de supprimer le *Canadian* si jamais vous estimez, peut-être d'après ce critère, que vous avez une bonne cause à présenter à la Commission. Est-ce exact?

M. SINCLAIR: Oui, suivant la loi qui serait alors en vigueur.

M. ALLMAND: Oui, bien sûr. Mais votre mode d'exploitation du service-voyageurs ne serait-il pas conçu par hasard pour vous permettre de vous débarrasser de votre train, autrement dit pour que le critère favorise votre cause?

M. SINCLAIR: Ah non.

M. ALLMAND: Et vous pouvez en donner l'assurance au Comité?

M. SINCLAIR: Sans la moindre hésitation.

M. ALLMAND: C'est qu'il y a eu des accusations. Il semble que, dans certains cas, vous avez supprimé votre service, ce qui a fait tomber la demande de façon à ce que votre cause subisse avec succès l'épreuve du critère appliqué par la Commission.

M. SINCLAIR: Non, Je vous assure que telle n'est pas la ligne de conduite du Pacifique-Canadien comme l'ont énoncée M. Crump et M. Emerson. Je suis prêt à répéter ce qu'ils ont dit. Telle n'est pas notre ligne de conduite.

• (4.30 p.m.)

M. SHERMAN: Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire à poser. Monsieur Sinclair, telle n'est peut-être pas votre ligne de conduite, mais ne pourrait-il pas simplement arriver, sans que ce soit une ligne de conduite, que l'inertie et l'ineptie s'en mêlant, le Pacifique-Canadien tolère une détérioration jusqu'à ce qu'il soit devenu trop tard pour faire machine arrière?

M. SINCLAIR: Vous voulez peut-être insinuer que je suis atteint d'inertie et d'ineptie et que je laisse la compagnie tomber en morceaux. Il n'en est pas ainsi et, même s'il en était ainsi, vous ne parviendrez pas à me le faire admettre.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini de poser vos questions, monsieur Allmand?

M. ALLMAND: Monsieur le président, je veux continuer dans le même ordre d'idées. Dans d'autres parties de votre mémoire, vous parlez de la production ou de la disponibilité du matériel pour le service-voyageurs.

M. SINCLAIR: Oui.

M. ALLMAND: Dans votre mémoire, à la page 18, et, en particulier, à la page 8 du résumé, paragraphe 30, vous dites:

> La disponibilité du matériel-voyageurs et des locomotives est un facteur important à considérer pour l'avenir. Des wagons désuets qui ne sont plus agréés du public doivent être retirés du service...

...et voici le passage important...

> et l'on n'a aucune raison d'acheter du nouveau matériel coûteux, ni de réaffecter des locomotives du service-fret et au service-voyageurs alors que les exigences du fret sont très pressantes...

Je crois que M. Crump nous a dit que nulle part en Amérique du Nord on ne fabriquait de matériel pour voyageurs. Est-ce exact?

M. SINCLAIR: C'est exact. Les deux grands fabricants de matériel pour voyageurs sont la société Pullman et la société Budd et je crois que le matériel léger était fabriqué par la *Canadian Car*. Aucune de ces sociétés n'a produit de matériel pour voyageurs depuis 7 ou 8 ans. En fait, les appareils de montage ont été démontés dans leurs usines et ont disparu depuis longtemps.

M. ALLMAND: Étant donné cette situation, comment pensez-vous que le Pacifique-Canadien pourra faire face à la concurrence qui se livre dans le transport des voyageurs dans les années à venir?

M. SINCLAIR: Eh bien, nous avons acheté et nous possédons ces sept trains, ensembles qui n'ont que 10 ans et ont été construits selon un modèle très avancé. On n'a pas fabriqué de meilleur matériel ferroviaire pour voyageurs. Nous leur appliquons des mesures d'entretien préventif et ils sont en excellent état. Comme M. Crump vous l'a signalé, ils peuvent fonctionner pendant de nombreuses années parce qu'ils ne sont pas soumis à un facteur de désuétude comme les autres genres de matériel.

M. ANDRAS: Avez-vous dit «parce qu'ils ne sont pas soumis»?

M. SINCLAIR: Le facteur de désuétude ne s'y applique pas.

M. ALLMAND: Mais ils doivent perdre de la valeur dans une certaine mesure, même si c'est du bon matériel.

M. SINCLAIR: Certainement. Je crois que la Commission des transports a autorisé une dépréciation du matériel ferroviaire pour voyageurs s'étendant sur quelque chose comme 23 ou 24 ans.

M. ALLMAND: Mais le fait est que, au fur et à mesure que les années passent, le matériel va être de moins en moins neuf, même s'il est en bon état, avec le résultat qu'il sera de moins en moins capable de concurrencer les nouveaux types de transport aérien qui se fabriquent chaque année. Nous remarquons que les lignes aériennes se procurent continuellement des avions neufs et améliorés, avec de meilleurs services, des intérieurs plus nouveaux, des sièges plus confortables, de belles hôtesses de l'air, etc.... Vous allez devoir concurrencer cette méthode de voyage avec un train vieux de 10 ans, et dans 10 ans votre matériel aura 20 ans. Que se passera-t-il après cela?

M. SINCLAIR: Eh bien, je sais qu'en Amérique du Sud il existe un service qui fonctionne avec un tri-moteur Ford qui doit bien avoir 30 ans. Les DC3 fournissent encore un excellent service dans plusieurs régions du Canada et ils ont plus de 20 ans. Le DC6b et les DC7 ont au moins 12 ou 15 ans, et ces avions fournissent encore un service de première qualité.

M. ALLMAND: Mais la concurrence au Canada se joue avec des lignes aériennes qui ont beaucoup de matériel neuf.

M. SINCLAIR: Elles ont toutes sortes de matériel. Par exemple, elles assurent le service entre Calgary et Edmonton avec des DC4 et c'est le *North Star* sous un autre nom.

M. ALLMAND: En tous cas, ne projetez-vous pas d'investir maintenant dans des services pour voyageurs?

M. SINCLAIR: Ce que nous avons dit est que nous avons le meilleur matériel disponible et personne n'en possède de meilleur sur le marché. Quand quelque chose de mieux se présentera et si nous pensons que cela réduira les frais et

accroîtra notre profit par siège, nous étudierons la question. Vous devez comprendre qu'il existe dans l'ensemble de l'Amérique du Nord toute une industrie de construction de matériel ferroviaire et que pas une seule usine n'a sorti de matériel nouveau depuis 7 ou 8 ans; cela en dit assez long.

M. ALLMAND: Mais, d'un autre côté, je crois qu'on produit du matériel nouveau en Europe.

M. SINCLAIR: Eh bien, puisque vous parlez de l'Europe, prenons par exemple la Suisse.

M. ALLMAND: Prenons la France, si cela ne vous fait rien.

M. SINCLAIR: Eh bien, en France, ils ont quelques trains, mais rien de nouveau depuis sept ou huit ans.

M. CANTELON: Ils ont un genre d'aérotrain qui roule sur un coussin d'air.

M. SINCLAIR: Mais c'est un équipement très cher à aménager, qui est exploité par le Centre national de la recherche français. Je crois que le *Mistral* a 10 ans et c'est le train qui va à Marseille. Comme je l'ai dit, il a plus de 10 ans et c'est leur service ruban bleu.

M. ALLMAND: Je veux faire consigner une question au procès-verbal. Faites-vous à l'heure actuelle des projets d'investissements dans du matériel pour voyageurs?

M. SINCLAIR: Non, nous avons maintenant suffisamment de matériel pour voyageurs.

M. ALLMAND: Ainsi vous ne projetez pas de remplacer ou d'augmenter votre matériel?

M. SINCLAIR: Nous avons actuellement plus de matériel qu'il ne nous en faut.

M. ALLMAND: Je veux vous demander si, dans certaines circonstances, vous seriez prêts à assurer le service des voyageurs même s'il n'existait pas une demande réelle, selon votre définition?

M. SINCLAIR: Non, parce qu'en agissant ainsi, nous rendrions un mauvais service au Canada, à moins d'affronter un autre problème, qui est celui de passer par dessus l'intérêt national. La réponse à cette question est forcément non, parce qu'il n'y a pas de demande réelle et, si vous continuez à assurer le service, sans espoir de compenser cette demande, vous allez causer une mauvaise allocation de ressources rares.

M. ALLMAND: Seriez-vous prêts à continuer le service d'une ligne pour voyageurs pour laquelle il n'y avait pas de besoin réel si l'on vous donnait, par exemple, une ligne aérienne profitable?

M. SINCLAIR: Encore une fois, monsieur Allmand, ce serait rendre un mauvais service que de mal allouer des ressources.

M. ALLMAND: C'est une question de marchandage. Le Pacifique-Canadien demande des lignes aériennes profitables et je suppose qu'il a l'intention de continuer à l'avenir.

M. SINCLAIR: La compagnie a aussi exploité cette ligne aérienne avec un déficit de $7 millions.

M. ALLMAND: Mais elle aimerait exploiter des lignes aériennes et des parcours qui soient profitables et elle les demandés. Si le gouvernement croyait qu'il était dans l'intérêt national de faire fonctionner certains de vos trains pour voyageurs même si, d'après votre compagnie, le besoin réel n'en existait plus réellement, seriez-vous prêts à faire rouler ces trains en échange de ces lignes aériennes?

M. SINCLAIR: Si le gouvernement du Canada faisait voter une loi disant que, bien qu'il n'y ait pas de demande réelle ni de véritable besoin de faire rouler un

train, nous donnons l'ordre au Pacifique-Canadien de le faire fonctionner, nous obéirons à la loi, évidemment. Cependant, j'espère que, s'il n'existait pas d'intérêt national plus fort que la demande réelle, le gouvernement du Canada ne commettrait pas la grave erreur de mal allouer des ressources financières et de main-d'œuvre peu abondantes.

M. ALLMAND: Mais vous avez ajouté une expression en disant: «s'il n'y a pas de demande réelle ou de besoin véritable».

M. SINCLAIR: Quelqu'un m'a dit qu'il y avait un besoin. Il a tout exprimé en des termes nouveaux.

M. ALLMAND: Je sais, mais à ce moment-là je ne posais pas les questions. Le point est que je crois que vous admettrez que c'est soit dans l'intérêt national soit pour les besoins du Canada que nous exploitons certaines lignes de transport pour voyageurs parce qu'il existait une demande réelle, suivant la définition que vous donnez de ce terme, tout comme nous avons besoin de services postaux, de services d'enlèvement des ordures, ou d'éducation.

M. SINCLAIR: Je ne crois pas que nous devrions faire ces parallèles.

M. ALLMAND: Dans certaines parties du Canada, la ligne de chemin de fer du Pacifique-Canadien est la seule ligne traversant cette région du Canada.

M. SINCLAIR: Me demandez-vous si je suis en faveur de la subvention indirecte?

• (4.40 p.m.)

M. ALLMAND: Je ne me suis jamais servi de ce terme. Je ne sais pas ce que vous entendez par là. Je vous demande si vous accepteriez d'exploiter certaines lignes de voyageurs même s'il n'y avait pas de demande réelle, si l'on vous donnait d'autres sources de profit, telles que des lignes aériennes.

M. SINCLAIR: Alors vous êtes en plein dans une question de subvention indirecte.

M. ALLMAND: Je ne connaissais pas la définition de la subvention indirecte.

M. SINCLAIR: Cela résulte en une mauvaise allocation de ressources et, en tant que Canadien et comme tout Canadien, je devrais être contre une mauvaise allocation de ressources peu abondantes.

M. ALLMAND: Cela n'est pas inévitable.

M. SINCLAIR: La seule façon de compenser est d'aller au-delà de l'intérêt national et, si vous allez au-delà de l'intérêt national, alors je crois qu'il serait très imprudent de vous placer dans une situation de subvention indirecte.

Voudriez-vous poser des questions à M. Emerson?

M. ALLMAND: Je vais réfléchir un peu aux réponses que vous m'avez données.

Je veux poser quelques questions sur le coût de la main-d'œuvre. Je voudrais savoir si, à votre avis, il serait possible, au moyen de l'automation et grâce aux progrès technologiques, de réduire le coût de la main-d'œuvre encore plus que vous ne l'avez fait actuellement, et en conséquence, de faire circuler quelques-uns des trains de voyageurs dont vous voulez maintenant éliminer ou réduire le service à cause de ce coût élevé.

M. SINCLAIR: Cela est possible mais je peux vous dire que l'application de l'automation à des conventions collectives existantes et le licenciement des ouvriers superflus représentent un procédé lent et difficile. Nous parlons en connaissance de cause.

M. ALLMAND: Autrement dit, l'obstacle que vous rencontreriez pour mettre cela en pratique serait les syndicats et les conventions collectives?

M. SINCLAIR: Il y aurait la difficulté des conventions collectives.

M. ANDRAS: J'ai une question supplémentaire. Où en sont rendus vos efforts d'automation en ce qui concerne la négociation d'entretiens avec les hauts fonctionnaires des syndicats?

M. SINCLAIR: A l'heure actuelle nous revendiquons certains parcours, notamment en fret, n'employant qu'un seul équipage. Ce sont là des exemples de nos négociations actuelles. Il y a d'autres choses à venir qu'on pourrait prévoir.

M. ANDRAS: Est-ce que vous discutez de ces autres choses avec les chefs de syndicats actuellement, non pas en rapport avec des négociations immédiates en vue d'une convention collective, mais pour l'avenir?

M. SINCLAIR: Non, je ne dirais pas que nous en discutons. D'après la pratique, les syndicats présentent des revendications ou, plutôt, avancent des propositions, ce que nous faisons aussi, et nous en discutons.

M. ANDRAS: Mais vous n'allez pas plus loin?

M. SINCLAIR: Nous avons aussi des discussions dans l'intervalle. Cela se fait progressivement.

M. ALLMAND: Vous avez fait allusion à une situation de grèves et de marchandage dans le cas du pompier lorsque vous avez essayé d'éliminer les pompiers des trains pour pouvoir réduire les frais. Est-ce à cette situation que vous faites allusion?

M. SINCLAIR: Nous avons proposé de supprimer les pompiers des diesels sur la route et le fret parce qu'ils étaient inutiles.

M. ALLMAND: Si les Canadiens veulent beaucoup de services pour voyageurs, peut-être devront-ils accepter une grande part d'automation et de progrès technologique, ce qui entraînerait une réduction de la main-d'œuvre employée par les chemins de fer. Je veux savoir si vous pourriez en fait continuer beaucoup de ces services pour voyageurs si vous pouviez utiliser des appareils remplaçant la main-d'œuvre.

M. SINCLAIR: Je crois que les services-voyageurs continueraient beaucoup plus rapidement. Je vous donnerais un autre facteur qui aurait un résultat plus immédiat là où des frais seraient appliqués aux modes concurrentiels.

Le PRÉSIDENT: Vous avez déjà eu une demi-heure, monsieur Allmand.

M. ALLMAND: Juste une autre question; j'attends depuis deux jours. Je veux vous demander si vous avez envisagé l'idée que les trains de voyageurs agissent comme une sorte de relations extérieures ou de réclame pour votre compagnie dans son ensemble, et n'ont-ils pas eu un certain effet peut-être sur vos affaires de fret, de lignes aériennes ou d'hôtellerie, exactement comme une vente initiale à sacrifice dans un grand magasin ou une épicerie? Ils vendent peut-être certains produits à perte.

M. SINCLAIR: Vraiment? Je croyais que c'était illégal.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il vaudrait mieux faire venir un fonctionnaire spécialisé dans les coalitions illégales.

M. ALLMAND: Je voudrais savoir si vous avez envisagé cette possibilité.

M. SINCLAIR: Si nous avons considéré le service ferroviaire pour voyageurs comme une tentative de relations extérieures en soi?

M. ALLMAND: Et ayant des effets sur les revenus de toutes les opérations de votre compagnie.

M. SINCLAIR: Nous avons étudié la question. Voulez-vous que je vous dise ce qu'un président des chemins de fer, homme très remarquable, a dit aux États-Unis? Il a dit: «c'est certainement une entreprise de relations extérieures, mais je n'en ai jamais vu d'aussi chères».

M. ALLMAND: Ont-ils essayé d'en calculer le résultat sur le revenu?

M. SINCLAIR: Je connais un grand nombre de chefs d'exploitation industrielle. Je said qu'ils sont très impressionnés, sauf en ce qui concerne l'efficacité du service et les prix imposés sur le transport des marchandises.

M. ALLMAND: Autrement dit, si vous n'aviez plus de services pour voyageurs et si ceux-ci empruntaient le National-Canadien, vous croyez que cela n'aurait pas pour effet que le public emprunterait le service fret du National-Canadien et que ces gens continueraient à envoyer leur fret par le Pacifique-Canadien, même s'ils n'en utilisaient pas le service pour voyageurs?

M. SINCLAIR: Nous croyons que notre service aérien est meilleur qu'Air Canada, mais je ne vois pas que nous fassions des affaires de fret pour cette raison.

M. ALLMAND: Avez-vous étudié cette question?

M. SINCLAIR: Certainement.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, je crois que la plupart des questions que j'avais à poser au début ont été posées à M. Sinclair qui y a répondu. Je vais donc m'adresser à M. Emerson et je suis sûr qu'à ce point M. Sinclair n'est que trop heureux de partager les questions.

Les questions que j'ai à l'esprit ont pour objet Vancouver et les services du Pacifique-Canadien à Vancouver parce que je représente un siège de Vancouver et parce que, comme vous le savez, monsieur Emerson, Vancouver est la ville-clé dans toute lutte avec le Pacifique-Canadien; si nous abandonnons un seul service de chemins de fer du Pacifique-Canadien à Vancouver, ce service est en danger de s'écrouler à travers toute la Colombie-Britannique et les Prairies. Par conséquent, le P.C., qui est un chemin de fer du Pacifique construit dans le but d'atteindre la côte et qui a permis à la ville de Vancouver de grandir, ne nous a laissé qu'un intérêt historique pour le Pacifique-Canadien, comme le P.-C. lui-même l'a fait.

Je veux être très précis en ce qui concerne votre demande de retirer le *Dominion*, sur ce qui restera pour sortir de la ville de Vancouver après le départ du *Dominion*. Pouvez-vous me dire quels services de voyageurs allant vers l'Est il restera dans la ville de Vancouver si l'on accède à votre demande de supprimer le service du *Dominion*?

M. EMERSON: La demande de supprimer les services du *Dominion* a été acceptée. Le *Dominion* est supprimé et il reste le service du *Canadian*. Il y a quelques semaines, alors que j'étais à Vancouver pour me renseigner sur ces problèmes, aucune question n'a été posée dans tous les entretiens que j'ai eus avec la presse et le public sur la disparition du *Dominion*. Je n'ai pu constater aucun intérêt à son sujet.

• (4.50 p.m.)

M. DEACHMAN: Pour revenir à ma question, quel service restera-t-il pour quitter Vancouver après le départ du *Dominion*? Avez-vous un horaire? Pouvez-vous nous dire combien de trains quotidiens il y aura, avec combien de voitures, etc. . . .?

M. EMERSON: Je peux vous donner ces renseignements. Le *Canadian* allant vers l'Est quitte Vancouver tous les soirs. Il comprend deux locomotives diesel, un wagon express, deux fourgons-dortoirs, trois voitures, un wagon-restaurant et sept wagons-lits.

M. DEACHMAN: Si bien qu'après le départ du *Dominion,* les services de chemin de fer du P.-C., que vous venez de décrire, sont les services quitant la troisième ville du Canada?

M. EMERSON: Tels qu'aujourd'hui et qu'hier soir et dans les deux derniers mois.

M. DEACHMAN: Permettez-moi de reprendre ce qu'a dit M. Sinclair il y a un moment, à savoir que vous avez actuellement assez de matériel roulant en ce qui concerne le *Canadian* et que vous ne projetez pas d'en construire d'autre dans un avenir prévisible, et qu'apparemment il n'existe aucun plan en préparation. Pendant combien de temps les habitants de Vancouver peuvent-ils s'attendre à voir le *Canadian* quitter la ville de Vancouver, ou à l'avenir ne verrons-nous plus de trains du P.-C. quitter la ville de Vancouver avec un service pour voyageurs?

M. EMERSON: Je ne peux pas prédire exactement pendant combien d'années encore le *Canadian* va circuler. Comme cela a été mentionné dans le mémoire présenté à ce comité, nous prévoyons qu'il va fonctionner pendant des années.

M. DEACHMAN: Mais vous n'avez aucun projet en préparation pour du matériel nouveau?

M. EMERSON: C'est exact.

M. DEACHMAN: Ainsi ce matériel s'use et vous considérez ceci comme une opération finale? Par cela je veux dire une activité qui cessera éventuellement, et que vous n'exploiterez plus le *Canadian*?

M. EMERSON: Non, je ne suis pas d'accord avec cela. Le matériel qui est en service sur le *Canadian* n'est pas usé. Il est fréquemment réparé et entretenu selon un plan progressif d'après lequel les éléments des unités de matériel sont remplacés et réparés selon le besoin. Le matériel est maintenu en bon état en permanence. Comme on l'a déjà signalé, c'est du matériel relativement récent, et dans ces conditions, il pourra servir pendant un bon nombre d'années à venir.

M. DEACHMAN: Pouvez-vous exprimer cela en années? Lorsque vous l'avez fabriqué, vous deviez avoir une idée assez précise du temps pendant lequel il pourrait fonctionner, de la rapidité de son vieillissement et de quand il vous faudrait le remplacer. Vous devez y avoir pensé lorsque vous l'avez fabriqué.

M. EMERSON: Nous ne l'avons pas fabriqué, nous l'avons acheté. C'est du matériel en acier inoxydable, c'était le premier natériel de ce genre que nous nous sommes procuré et, si nous nous basons sur l'expérience des États-Unis, la carcasse de ces wagons est solide. Ces carcasses sont inoxydables et peuvent fonctionner de longues années—combien, je ne sais pas, mais pendant beaucoup plus longtemps, je crois, qu'il n'est nécessaire pour aucun d'entre nous de s'inquiéter.

M. DEACHMAN: Après 25 ans, on trouverait un wagon passablement démodé. Seriez-vous enclins alors à en regarder des neufs pour retenir les voyageurs?

M. EMERSON: Cela dépendrait des progrès accomplis dans ce domaine pendant ce temps-là.

M. DEACHMAN: Est-ce un domaine où l'on a accompli des progrès?

M. EMERSON: Étant donné qu'il ne se construit pratiquement aucun matériel ferroviaire pour voyageurs en ce moment, il est difficile d'envisager comment cet art pourrait progresser.

M. DEACHMAN: Je passerai maintenant à un autre aspect. Le P.-C. est aussi apparenté à la compagnie aérienne du Pacifique-Canadien qui a son siège à Vancouver.

M. EMERSON: C'est exact.

M. DEACHMAN: Nous sommes très fiers de cette ligne aérienne. Bien souvent j'ai entendu Grant McConachie discuter de la possibilité d'établir d'autres services transcontinentaux entre Vancouver et Toronto et d'autres points situés dans l'est du Canada. Étant donné le désir du P.-C. d'étendre ce service et de susciter la bonne volonté des habitants de Vancouver pour le construire, comment pourront-ils susciter de la bonne volonté chez les gens de Vancouver lorsque nous devons envisager l'idée de ne pas avoir le *Dominion* et une chance de plus en plus mince d'avoir le *Canadian* puisque, apparemment, on ne projette pas de le remplacer?

M. EMERSON: Vous dites qu'on ne projette pas de le remplacer, mais l'on n'envisage pas le besoin de le remplacer avant bien des années, aussi n'est-il pas nécessaire d'élaborer un projet de remplacement à l'heure actuelle.

M. DEACHMAN: Permettez-moi de passer à quelque chose d'un peu différent. Je crois que je peux peut-être vous faire comprendre cela d'une autre façon. Le chemin de fer PC exploite également un service de traverse pour sortir de la ville de Vancouver. A ce que je comprends, ce traversier n'est pas exploité par les navires mais par les chemins de fer en tant qu'extension de la ligne de chemin de fer se rendant à l'île de Vancouver.

M. EMERSON: Cela fait partie de l'exploitation de la compagnie de chemin de fer.

M. DEACHMAN: Pouvez-vous nous donner un bref résumé de la disparition des services de traverse entre Vancouver et l'île de Vancouver au cours des dix dernières années?

M. EMERSON: Je me rappelle certaines choses parce que j'y ai été impliqué de temps en temps. Je suppose que le facteur prépondérant qui a occasionné la réduction de nos services de navires côtiers en Colombie-Britannique a été la longue grève du SIGM qui a eu lieu, je crois, pendant l'été de 1958. Cela, bien entendu, a donné un coup définitif au service. Cela a presque été jusqu'à couper les communications entre Vancouver et l'île de Vancouver, et c'est à la suite de ce malheureux évènement—malheureux du moins de notre point de vue—que le gouvernment de Colombie-Britannique a décidé d'exploiter indépendamment un service de traverse.

M. DEACHMAN: Avez-vous, à un moment quelconque, parlé avec le gouvernement de Colombie-Britannique de construire des routes d'accès afin d'améliorer le service de traverse?

M. EMERSON: Nous en avons discuté avec lui, je m'en souviens, mais pas de façon définitive.

M. DEACHMAN: Monsieur, ce que je veux montrer, c'est qu'en 1958 vous aviez littéralement abandonné le service de traverse de voyageurs allant à l'île de Vancouver et à la ville de Vancouver.

M. EMERSON: Ce n'est pas exact.

M. DEACHMAN: Vous exploitez encore le *Princess of Vancouver* qui va à Nanaïmo. J'ignore si les services d'été fonctionnent déjà, mais fondamentalement le service de traverse du P.-C., qui allait du centre de Vancouver au centre de Victoria pour la plus grande partie de la mi-journée ou plus, a été

remplacé par un service bien supérieur qui fonctionne entre les points les plus rapprochés de la côte et de l'île grâce à la construction d'une piste. Je voulais vous suggérer que le P.-C. aurait pu faire ce que la province de Colombie-Britannique a fait, mais au lieu de cela, vous êtes partis et avez abandonné le service.

M. EMERSON: Ce que vous avez dit n'est pas tout à fait exact.

M. DEACHMAN: Et c'est un service avantageux dont s'est accaparé la province.

M. EMERSON: Avantageux ou non, je ne peux le dire car je n'en sais rien. Mais vous devez vous rappeler, bien entendu, que le coût d'établir les installations de Tiawassau et de Swartz Bay, qui sont desservies par le traversier de Colombie-Britannique, fait partie des frais du réseau routier de la province.

M. DEACHMAN: Et votre service de camions dessert toute la province?

M. EMERSON: Oui, mais ces facilités ne seraient pas accessibles à l'exploitant privé. Rappelez-vous que nous avions sur les bras le SIGM et que les services de traverse du gouvernement étaient, je crois, désorganisés. Rappelez-vous aussi que la province de Colombie-Britannique imposait un impôt sur le mazout de nos bateaux.

M. DEACHMAN: Avez-vous récemment pensé à exploiter une sorte de péniche de débarquement entre Tiawassau et Swartz Bay ou dans cette région, dans le but de transporter des camions?

M. EMERSON: Nous y pensons.

M. DEACHMAN: Vous êtes-vous servis de cette route, dont vour avez dit il y a un instant qu'elle ne vous serait pas disponible, pour établir un service de traverse pour voyageurs?

M. EMERSON: Non, ce n'est pas notre route.

• (5.00 p.m.)

M. TURNER: Puis-je intervenir maintenant et poser une question? Est-ce que ce service a quelque chose à voir avec la traversée des voitures automobiles des voyageurs?

M. DEACHMAN: C'est un prolongement du service de chemin de fer pour voyageurs du P.-C. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il transporte des voyageurs à la ville de Victoria, capitale de la Colombie-Britannique; ce service avait été abandonné par le P.-C. à l'exception d'un bateau, et remplacé par un service exploité par la province. Maintenant que le service provincial est en opération, que la chaussée est en service etc..., le Pacifique-Canadien projette de reprendre les affaires sur cette ligne en exploitant un service de transport par chalands. Est-ce exact?

M. EMERSON: D'abord, je voulais rectifier l'impression selon laquelle nous aurions abandonné le service et laissé un vide à remplir par le gouvernement. Ce n'était pas le cas et je crois qu'on ne devrait pas permettre de donner cette impression. Comme je vous l'ai dit, nous avons eu cette longue grève qui, bien sûr, a été provoquée pour nous gêner. Par la suite, le service en 1958 n'a pas été réduit à son niveau actuel. Le *Princess of Nanaimo,* par exemple, a continué de fonctionner jusqu'à il y a environ deux ans, lorsque nous avons cessé de fonctionner sur cette côte.

En ce qui concerne l'autre genre de service dont vous avez parlé pour transporter des camions, je peux vous indiquer que cette question a été le sujet d'entretiens avec le gouvernement de Colombie-Britannique et c'est avec l'accord de ce gouvernement que nous avons pris des mesures dans ce domaine parce que celui-ci n'a pas le pouvoir de régler ce genre de transport.

M. DEACHMAN: A propos de ce que j'appelle «l'abondon»—je vous laisserai l'appeler comme il vous plaira, monsieur Emerson—le service a été interrompu, il n'existe plus, il a été remplacé par une autre agence du gouvernement provincial qui exploite un excellent service. Je crois que ce qui a été prouvé, et je crois que l'histoire l'a confirmé, est que ce n'était pas un domaine où le P.-C. apportait beaucoup de réfléxion ou d'initiative, et la réflexion et l'initiative locales ont établi un service bien supérieur. Je voulais insister là-dessus en particulier. Je conserve l'impression, à ce sujet et au sujet de votre genre d'exploitations à Vancouver, que le P.-C. n'apporte ni réflexion ni initiative à la ville de Vancouver ou à l'expansion et à l'amélioration de ses terminus de l'ouest. Lorsque je vois disparaître les services de trains pour voyageurs de Vancouver, je crains fort que ce soit encore un autre cas où nous nous demandons, à l'extrémité ouest de la bataille, s'il va falloir encore abandonner autre chose.

M. EMERSON: Je suis obligé de ne pas être d'accord lorsque vous affirmez que nous n'apportons à ces questions ni réflexion ni attention. Je signalerai qu'après la fin de la deuxième guerre mondiale nous avons, en fait, acheté quatre nouveaux diesels pour les services côtiers de navires de Colombie-Britannique. Il est certain que, mis en concurrence avec le service du gouvernement, nous sommes un peu désavantagés. Pour une chose, les résultats nets de notre exploitation sont soumis à l'impôt sur le revenu, ce qui enlève une très forte porportion des gains nets lorsque vous en avez, et ne vous soulage pas lorsque vous n'en avez pas.

M. DEACHMAN: Monsieur Emerson, je suis prêt a reconnaître que vous avez acheté des bateaux à la fin de la guerre, mais après vous les avez retirés du service. Nous utilisons les jetées de Vancouver et littéralement rien n'a été fait depuis la construction de ces jetées. Ceci nous amène à une autre phase dont nous ne pouvons pas discuter ici, mais la Ville de Vancouver doit regarder ces jetées tous les jours.

La jetée A a été construite en 1890 et est condamnée. La jetée B et C est sérieusement démodée, mais la jetée D est mentionnée sur les cartes maritimes comme étant «en ruines». Il n'existe de cette jetée que les restes carbonisés de la vieille jetée brûlée, située devant la ville au pied de la rue Grenville.

Après avoir abandonné ces services et n'avoir rien fait des docks actuels, vous abandonnez maintenant le *Dominion*. Vous n'avez pas de projets pour reconstruire le *Canadian* et vous demandez aux gens de Vancouver d'avoir confiance dans ce genre d'opérations.

Je vous le demande, monsieur, comment pouvons-nous avoir confiance? Je veux vous voir faire du profit. Nous sommes fiers de ce qu'accomplissent les lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Nous voulons les voir aller de l'avant. Nous sommes extrêmement fiers du *Canadian*. C'est l'une de nos meilleures attractions pour touristes; c'est une chose magnifique.

Je vous demande de faire un geste quelconque qui nous montrera que vous êtes prêts à moderniser et à rester à la page, du côté «Vancouver» de votre exploitation.

M. EMERSON: Monsieur Deachman, je crois que vous avez plusieurs illustrations de cela. Par exemple, dans le même domaine dont vous parlez, nous avons construit il y a un certain nombre d'années une gare terminus flambant neuf pour le *Princess of Vancouver,* qui est le type d'installation le plus moderne et le plus à la page qui pouvait être conçu pour ce service. Nous

prenons actuellement des mesures dans la région de Fall Creek, qui fait aussi partie de Vancouver, pour supprimer certain de nos services dans cette partie de la ville, afin que la région puisse être améliorée et utilisée plus efficacement. Comme vous le savez probablement, il existe des problèmes reliés aux quais eux-mêmes qui se posent entre le Conseil des Ports Nationaux et nous. Jusqu'à ce que ces problèmes et d'autres questions soient réglés, il est impossible pour la compagnie de commencer à améliorer, comme vous dites, ou à mettre en valeur cette région.

Mais laissez-moi vous signaler qu'entre-temps...

M. DEACHMAN: Puis-je poser une question sur ces terrains? C'est une question, vous le savez aussi bien que moi, qui est en discussion depuis quelque 30 ans. Ce sujet a été, sinon une cause de litige, du moins en discussion entre avocats depuis quelque 30 ans. N'est-il pas possible d'utiliser efficacement quelques-uns des terrains en bordure de l'eau qui sont parmi les plus précieux du Canada, plutôt que de poursuivre cette discussion légale sans fin sur la propriété de ces terrains? Cette question pourrait certainement être réglée entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et le gouvernement, et Vancouver pourrait jouir de cette mise en valeur.

M. EMERSON: Évidemment, il faut deux côtés pour établir un accord. Des discussions ont lieu. J'ai espoir dans leur résultat, mais obligatoirement je ne peux pas le prédire.

Je veux corriger l'impression qui a pu être donnée que cette région n'est pas mise en valeur et n'est pas utilisée. Comme vous le savez bien, le long des quais nous avons nos voies ferrées qui desservent la ville de Vancouver. La jetée B et C est une jetée opérationelle très active et très demandée.

M. DEACHMAN: C'est celle dont sont partis les bateaux de la ligne *P. and O.* (*Pacific and Oriental*) et dont ils ont maintenant été chassés pour utiliser le terminus de Seattle. Est-ce exact?

M. EMERSON: Non, les bateaux *P. and O.* partent toujours de là. Ils n'ont pas été chassés. On ne leur a pas demandé d'utiliser Seattle pour terminus. Ils ont entièrement le droit de prendre d'autres mesures, s'ils ne sont pas satisfaits de la jetée B et C et d'utiliser toute autre jetée qui répondrait mieux à leurs besoins.

M. DEACHMAN: Vous rappelez-vous ce qu'a dit Sir Colin Campbell, très important administrateur des lignes *P. and O.* qui est venu à Vancouver en 1963 et a dit que la jetée B et C, dont nous parlons maintenant, venait en second après la pire gare terminus du monde, parmi les 18 ports d'escale fréquentés par les lignes *P. and O.*?

M. EMERSON: J'ai entendu dire qu'on lui attribuait cet argument. Encore une fois, cela renforce mon opinion que, s'il était si mécontent de la situation, il pourrait chercher une autre jetée à Vancouver.

M. DEACHMAN: Le Pacifique-Canadien devrait l'améliorer.

M. EMERSON: Le Pacifique-Canadien n'est pas obligé de fournir une jetée à la ligne *P. and O.* Si elle en a besoin, la ligne *P. and O.* peut se construire une jetée, ou chercher abri ailleurs à Vancouver.

• (5.10 p.m.)

M. DEACHMAN: Il n'y a pas une ville au Canada qui enrichisse le Pacifique-Canadian davantage que Vancouver; elle forunit tout au Pacifique-Canadien; c'est un refuge pour lui et tout ce qu'ils voudraient c'est que vous y plantiez quelques fleurs.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout, monsieur Deachman?

M. DEACHMAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Sherman.

M. SHERMAN: J'aimerais remercier M. Allmand de m'avoir permis de l'interrompre pour poser une question supplémentaire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Allmand vous le rendra probablement un jour.

M. SHERMAN: Il est entièrement libre de le faire.

Comme je l'ai dit il y a deux ou trois jours à cette audience, je crois que le Pacifique-Canadien a des arguments bien fondés en faveur de l'abandon du *Dominion* et plus je reste ici et j'écoute les réponses calmes, raisonnées et bien renseignées de monsieur Sinclair, plus je suis persuadé que ce sont des arguments pratiquement inattaquables. Cependant, messieurs, peut-être parce je viens de Winnipeg, où nous sommes particulièrement sensibles à la perte de facilités de transport, j'ai quelques questions sur la conscience.

Je crois avoir montré plus tôt que je ne suis pas en faveur de soutenir des affaires qui ne marchent pas; je ne suis absolument pas en faveur de cela. Pourtant, je ne suis pas non plus en faveur d'un abandon inutile, et je crois que monsieur Cantelon, membre de ce comité, a présenté un argument valable il y a un moment, lorsqu'il a dit que le Pacifique-Canadien, en particulier en ce qui concerne le *Dominion*, n'a pas suffisamment modernisé son matériel pour pouvoir soutenir la concurrence sur le plan technologique, dans le domaine du transport des voyageurs au 20e siècle.

Je me hâte de dire là-dessus, monsieur Sinclair, qu'au cours de ma question supplémentaire je ne suggérais pas pendant un seul instant que vous aviez été négligent dans aucun de vos devoirs ou aucune de vos responsabilités, mais je ne connais personne en ce monde qui soit infaillible et je suggère que, bien que ce n'ait pas été une politique évidente, spécifique, étudiée et préméditée de votre part de permettre au matériel du *Dominion* de tomber en désuétude, je suggère que, selon l'opinion unanime des gens des prairies, c'est ce qui s'est produit; on a permis au matériel et aux services, aux relations extérieures—et en général à la conscience qu'avait le Pacifique-Canadien des besoins du voyageur empruntant le train dans les prairies—de s'atrophier et de tomber en désuétude au point où le *Dominion* ne valait plus la peine qu'on lui accorde sa clientèle.

Des gens m'ont dit à maintes reprises qu'ils avaient été reçus avec une indifférence et une froideur considérables lorsqu'ils avaient été aux terminus du Pacifique-Canadien ou téléphoné à ces mêmes terminus dans les quatre ou cinq dernières années pour poser des questions sur le service à bord du *Dominion*. Ils m'ont dit combien ils étaient mécontents du service qu'ils avaient reçu à bord du *Dominion*.

Je ne prétends pas que ces gens représentent nécessairement un point de vue valide, mais le mécontentement est considérable, et je ne pense pas que le Pacifique-Canadien devrait le négliger.

S'il s'agissait seulement d'une ligne de chemin de fer ordinaire, d'une compagnie de chemin de fer comme les autres, il est probable que les membres de ce comité auraient été d'accord depuis longtemps pour raccourcir cette audience et peut-être accéder au désir du Pacifique-Canadien de se retirer, ou auraient soutenu sa dernière mesure lorsqu'il a supprimé le service du *Dominion*, mais le Pacifique-Canadien n'est pas un chemin de fer ordinaire. Cependant, ce serait présomptueux de ma part d'insister là-dessus. Le Pacifique-Canadien fait partie du Canada. C'est l'une des grandes institutions de ce pays.

Il occupe une place spéciale dans le cœur et les sentiments des Canadiens. Au risque de me répéter, si vous me permettez de le faire encore une fois, je veux souligner que vos relations extérieures dans ce domaine ont été mauvaises et ont laissé beaucoup à désirer.

Pour en revenir à l'argument présenté par M. Cantelon il y a un moment, au sujet du manquement du Pacifique-Canadien à concurrencer sur le plan technologique pour obtenir le marché disponible, je suggère que l'erreur dans ce cas, le péché, a été un péché par omission plutôt que par action, c'est-à-dire que la compagnie n'a pas réussi à répondre aux exigences du public des voyageurs du 20e siècle.

Je me rappelle avoir lu que, aux jours où la radio est apparue, l'industrie journalistique a été troublée. Elle croyait que ç'allait être la fin de l'industrie des journaux parce que la radio était maintenant entrée en scène et que les journaux allaient être finis. Je me rappelle avoir participé personnellement à l'introduction de l'industrie télévisée dans ce pays. Les journaux et la radio se lamentaient et disaient: «Nous sommes finis; la télévision est entrée en scène.» Mais cela ne s'est définitivement pas produit. Les journaux sont aujourd'hui présents plus que jamais auparavant et le radio est revenue, plus forte que jamais auparavant. L'industrie cinématographique qui, il y a quatre ou cinq ans, broyait du noir et était considérablement désorientée peu de temps après l'apparition de la télévision, a récupéré, s'est renforcée, et a découvert de nouveaux moyens de faire concurrence sur le marché, de concurrencer pour avoir un partie de l'argent dépensé pour se distraire, et d'attirer une partie de la clientèle qu'il y a quelques années l'industrie craignait de perdre à jamais au profit de la télévision.

Je me demande—et c'est probablement une question présomptueuse, mais dans mon ignorance je vais la poser—je me demande si les chemins de fer, et en particulier le Pacifique-Canadien, et encore plus particulièrement ceux d'entre vous qui s'intéressent au service de voyageurs du *Dominion,* ont essayé de rechercher de nouveaux moyens de concurrence pour avoir une partie de l'argent dépensé en voyages, et en sont arrivés à la conclusion qu'après avoir épuisé tous les moyens de recherche, il n'y avait absolument pas d'issue, et que vous allez devoir abandonner la partie, parce qu'il n'y a aucun moyen pour vous de partager ce marché.

M. SINCLAIR: Monsieur Sherman, j'accepte certainement votre suggestion que nous n'avons pas réussi à faire connaître notre point de vue et notre position au public, je crois l'avoir dit l'autre jour. Cela est de notre faute, évidemment; nous avons bien essayé à notre propre manière d'expliquer nos idées, mais il semble que nous n'ayons pas aussi bien réussi que nous aurions pu le faire.

J'aimerais dire qu'il est faux que nous n'ayons rien fait pour améliorer le *Dominion.* Vous vous rappellerez, monsieur Sherman, qu'après la fin de la guerre, il y avait très peu de matériel ferroviaire climatisé pour voyageurs et ce qui s'est fait ensuite marchait à la glace. Nous avons modernisé le matériel après la guerre et nous avons eu des difficultés, comme tout le monde à cette époque, pour obtenir qu'on nous fournisse du matériel; il y a des gens qui oublient ces choses. Je me rappelle qu'il était difficile même d'acheter une automobile jusqu'en 1950. Aujourd'hui on peut acheter une automobile très rapidement, mais il y a d'autres personnes dans cette salle qui en savent plus long que moi là-dessus. Mais, en fait, nous avons modernisé le *Dominion* et il a été climatisé en 1950. Nous y avons apporté des décors aux couleurs nouvelles et des tissus nouveaux, nous y avons mis du matériel inoxydable, à partir de 1954; nous avons posé des dômes sur le *Dominion.* Nous nous sommes battus très dur et avons montré le chemin au Canada, si je puis dire, pour obtenir le droit de

servir des boissons alcoolisées à bord de nos trains dans diverses provinces. Dans chaque province, nous en avons assumé le gros, y compris le Manitoba. Nous avons introduit divers menus comme les repas spéciaux au laquaiche à œil doré et à la truite, et divers mets dans nos dîners. Tout cela a été fait sur le *Dominion.*

Qu'on me permette de citer un autre exemple. Lorsque je demeurais à Winnipeg, monsieur Sherman, le moyen normal de transport pour une excursion en famille au Lac des Bois, le vendredi soir, était le train. Plus tard on a construit une route et le voyage se faisait alors en auto. Je dirai même que c'est le moyen le plus commode: vous prenez votre femme et les enfants et les emmenez avec vous en auto. C'est là un moyen de transport que nous ne pouvons concurrencer. Nous avons essayé aux deux bouts de la ligne de faire des arrangements avec Hertz, Avis et Tilden, une des tentatives dans nos recherches. Cet essai infructueux remonte aux années '50, comme je l'ai dit. On entend beaucoup parler actuellement «d'appel à volonté» et un tas de gens prétendent être les inventeurs de cette idée nouvelle. Il n'en est rien. Le Pacifique-Canadien a offert ce système aux voyageurs il y a un bon nombre d'années. On prétend également que les changements proportionnels de prix sont une conception nouvelle, mais il n'en est rien. Nous avions aussi ce système. En somme nous avions déjà essayé ces modalités dès les années '50. Je crois tout simplement, monsieur Sherman, que tous les gens qui ont de l'expérience dans les chemins de fer s'accordent à dire que le transport des voyageurs par train en Amérique du Nord est en baisse. Nous n'avons cependant pas perdu espoir en ce qui concerne le *Canadian*; je crois que c'est une proposition rentable que nous pouvons rendre profitable. Quant à moi, je n'ai certainement pas perdu espoir sur ce point.

Bien des gens ne réalisent pas que le problème est le même ailleurs. Je citerai a titre d'exemple le *Southern Pacific,* une des grandes compagnies de transport des voyageurs en Amérique du Nord, une compagnie plus ancienne que le Pacifique-Canadien. Cette société est en train de retirer de la circulation «l'Alouette» un de leurs meilleurs services entre Los Angeles et San Francisco. L'équipement de ce train ne vaut pas, de loin, celui du *Canadian* mais il équivaut à peu près à ce que nous avons sur le *Dominion.* Nos voitures sur ce dernier sont du type «Tuscan» avec toit rouge: elles n'étaient pas en acier inoxydable mais la série 2200 fut construite après la guerre, vers 1950, je crois. Les freins à disque ont été installés en 1955, en même temps que l'équipement en acier inoxydable. Mais je crois, monsieur Sherman, qu'il y a une méprise sur ce que nous avons fait avec ce train. Je suis à même d'en parler, parcourant environ 80,000 milles par année, un parcours respectable, et j'observe les techniques dont les autres sociétés se servent. Nous avons fait des erreurs et nous en ferons encore un grand nombre dans l'avenir, mais au moins nous n'avons pas mis le *Dominion* au rancart, ce sont des mesures que les fluctuations du marché nous ont imposées.

• (5.20 p.m.)

Comme vous le savez il y a eu un retour de la radio. Je me rappelle très bien que, selon ce qu'on prétendait, la radio avait perdu de sa popularité. Mais les jeunes ont pris la relève, les transistors sont apparus, l'on a organisé des émissions pour les automobilistes qui revenaient chez eux en auto, et ainsi de suite. Vous ingnorez peut-être que dans nos trains, à l'aurore de la radio, nous avions des techniciens et un équipement de radio. Ni la réception ni les programmes ne valaient grand'chose, mais nous avions la radio dans nos trains

de voyageurs. Vous êtes au courant du regain de popularité de la radio et des journaux d'un certain type, mais en même temps, vous constatez que sauf pour les magazines d'information spécialisée, il y a une baisse dans le champ des magazines. Certains des magazines que je lisais ont disparu; malgré leur grosse circulation d'antan on n'en veut plus. Le *Saturday Evening Post* est un exemple d'un périodique qui a connu une grande vogue et qui se trouve maintenant dans de grandes difficultés. On pourrait citer d'autres productions, d'autres services qui se sont vus supplanter. Dans le domaine des transports, l'avance technique des lignes aériennes et des routes, sans compter les nouveaux types d'automobiles, a provoqué une large et continuelle évolution.

Je ne prétends pas, remarquez-le bien, faire croire que tout ce que nous avons fait a été juste. Nous savons que nous avons commis des erreurs et au cours des discussions de ces jours derniers nous avons prêté l'oreille et cherché à prendre des leçons.

M. SHERMAN: Merci, monsieur. Il nous reste quelques instants et je désirerais vous poser une question sur la possibilité de nouvelles techniques qui mettent les chemins de fer à même de récupérer une partie au transport des passagers. Qu'en est-il des gens n'aiment pas aller en avion? Vous ne nierez pas qu'il en existe un certain nombre? Pour ma part j'en connais: de nos amis, à ma femme et à moi, certains répugnent à prendre l'avion.

M. SINCLAIR: Donnez-moi leurs noms, j'aimerais les contacter.

M. SHERMAN: Ils disent qu'ils agissent ainsi dans l'intérêt de leurs enfants. Lorsqu'ils ont à voyager tous les deux, l'un prend le train, l'autre l'avion. Je comprends très bien que l'on ne veuille pas voyager avec sa femme, mais pour moi, ce n'est pas une raison. Personnellement je ne m'objecte pas à prendre place dans le même avion que mon épouse, mais je connais des gens qui ne veulent pas en entendre parler. Et que penser des gens âgés qui ne se sont peut-être pas mis au pas des progrès techniques du xxe siècle, au moins au même degré que les jeunes. Les gens vivent plus vieux qu'auparavant. Comment résoudre le problème de nos gens âgés qui ont des idées arrêtées. Les loisirs sont plus nombreux et, au moins à un certain niveau social, les revenus sont plus gros.

Nous parlons spécialement ici de ce service. Pourquoi les compagnies de chemin de fer n'ont-elles pas exploité ce marché, j'entends, laissé les lignes aériennes s'intéresser aux jeunes et s'occuper elles-mêmes des plus âgés. Peut-être devriez-vous prévoir des voitures spécialement aménagées pour répondre aux désirs des gens âgés, éliminer les couchettes du haut si incommodes pour se dévêtir et se vêtir; ou bien prévoir pour les hommes d'affaires ou pour les conférences des voitures qui permettent la rencontre des hommes d'affaires en voyage. On peut concevoir de tels arrangements.

Ne m'en veuillez pas de poser ces questions. Je veux tout simplement me renseigner dans l'esprit de ma question initiale sur la recherche en rapport avec les possibilités du marché. Vous avez mentionné votre liaison avec les sociétés de louage d'autos. C'est là une question que je voulais poser: avez-vous installé dans vos gares des représentants de ces compagnies?

A propos des gares et des terminus en particulier, j'aimerais être éclairé sur ce qui suit: je sais qu'on construit ici une nouvelle gare centrale, mais je sais que dans tout le pays les gares de chemin de fer ne sont pas, et de loin, aussi belles et aussi attrayantes que les terminus aériens. A-t-on exploré ce domaine, s'est-on efforcé de regagner les vieux clients ou d'ouvrir de nouvelles

perspectives pour les chemins de fer? En d'autres termes j'en suis à me demander si l'abandon du *Dominion* n'est pas quelque peu prématuré? Ne pouvez-vous pas, comme d'autres industries affectées par des difficultés passagères, songer avec le temps, disons cinq, sept ou dix ans, trouver de nouveaux champs d'exploitation, exploiter de nouvelles tendances sociales ou économiques. Certain progrès techniques ont ouvert à ces industries des avenues inespérées.

• (5.30 p.m.)

Vous avez mentionné la route de Winnipeg au Lac des Bois, comme une route magnifique. Autrefois on faisait le trajet en deux heures, mais maintenant, le vendredi soir ou le dimanche, c'est une procession de tortues. Je suggère, monsieur, que si la situation de la circulation automobile a empiré au point qu'on a trois ou quatre accidents mortels chaque été, les gens vont revenir aux trains pour se rendre au Lac. Ce serait une erreur, à mon avis, d'abandonner ce service trop tôt, et vous pourriez ajouter cela à votre agenda.

M. EMERSON: Si je puis me permettre, monsieur le président, de commenter sur ce que vous venez de dire, nous avons essayé d'exploiter toutes ces possibilités de transport par train. Nous avons considéré les jeunes, les gens âgés, les vieillards, les hommes d'affaires, les enfants, tout le monde. D'autre part, les vieilles gens susceptibles de préférer le train à l'avion diminuent en nombre chaque année. Il y a bien des jeunes qui ne sont jamais montés en avion et n'ont aucune envie de le faire. Les hommes d'affaires qui voyagent une certaine distance ne prendront pas le train même si vous le leur offrez gratuitement: ils veulent se rendre au plus tôt à leur destination.

Quant aux terminus de chemins de fer, nous admettons qu'ils ne sont pas aussi modernes que ceux des aéroports, mais qui va bailler les fonds? Tout cela pourrait se faire comme vous le suggérez, monsieur Sherman, si nous voulions risquer le coup—et quel risque!—pour voir si c'est rentable. Mais je suis convaincu d'avance, à la lumière de notre expérience et de nos tentatives, que ce sera un échec. Le résultat serait qu'on engloutirait les fonds des compagnies de chemin de fer, les fonds de la nation, sans pour cela relever notre économie. Reportez-vous aux conclusions du rapport au Conseil économique du Canada sur le besoin d'investissements ou de productivité pour ouvrir des emplois aux jeunes qui nous arrivent par milliers chaque année. Et, pour ce faire, le seul moyen est d'utiliser les ressources dont nous disposons le plus efficacement possible. Dans la situation présente ce n'est pas aux chemins de fer qu'il faut songer, car ils ont déjà un rôle d'emploi très lourdement chargé, mais plutôt aux domaines que M. Sherman a suggérés, les automobiles, la potasse, le soufre et la liste des produits que le pays est appelé à exporter.

En ce qui concerne le Pacifique-Canadien, notre objectif est de mettre à profit nos ressources présentes pour contribuer le plus possible à l'essor du pays. C'est là, à mon avis, une politique sage et convenable.

M. SHERMAN: Il y a bien des points de votre exposé que je n'admets pas, que je trouve inacceptables. Mais je ne vais pas passer en revue chacun de ces points, ce serait mesquin de les mettre en doute. Aussi prenons-en un seul. Il

s'agit des inquiétudes du Pacifique, deuxième paragraphe de la page 16, quant au plan de Tarifs-Épargne:

> Ces tarifs réduits, en réussissant à attirer les clients d'autres transporteurs qui pouvaient les servir d'une façon rentable, ont compromis la stabilité financière des deux formes de transport.

Pour moi, c'est une considération qui n'est pas valable dans un monde de libre entreprise, mais de toute façon, je ne veux pas chicaner sur chacun des points.

M. SINCLAIR: Nous travaillons dans cet autre domaine, nous avons une ligne aérienne.

M SHERMAN: Je le sais bien, mais ici nous considérons chacun des domaines bien distinctement.

M. SINCLAIR: Non. Ce que nous affirmons, monsieur Sherman, est que si vous prévoyez des taux réduits dans un service perdant, vous enlevez des clients à un service profitable et cela nuit aux deux sans nécessité.

M. SHERMAN: Ce paragraphe me paraît inspiré par des motifs plus altruistes.

M. SINCLAIR: On a tort, il s'agit de motifs purement économiques.

M. SHERMAN: Cela me rassure car les termes économiques que vous y employez me paraissaient un peu nébuleux.

M. SINCLAIR: Je le regrette, nous aurions dû mieux les formuler. Je vois ce que vous pensez, mais ce n'était certainement pas notre idée.

M. SHERMAN: Je vous remercie, messieurs, de l'attention que vous avez portée à mes questions.

En terminant, je voudrais réitérer ce que plusieurs membres du comité ont dit. Allons-nous, pendant deux ou trois ans, disputer des déboires du *Canadian*. Bien que j'admette les raisons invoquées par le Pacifique-Canadien pour la suppression du *Dominion*, je n'entends pas que la société se retire complètement du service transcontinental. A supposer que je sois membre du comité d'ici deux ou trois ans, mes objections à la suppression du *Canadian* seront beaucoup plus fortes.

M. SINCLAIR: Nous espérons alors ne plus être ici.

M. EMERSON: Quant à moi, je ne crois pas que le problème du *Canadian* revienne devant ce comité dans deux ou trois ans. S'il en était ainsi, je suggère alors que le sujet soit remis à la Commission des transports, les premiers en charge dans ce domaine. Si toutefois le Parlement veut spécialement examiner ce point plus tard, libre à lui de le faire, mais ce point n'est pas alors nécessairement lié à celui du *Dominion*.

M. MCINTOSH: Avant de passer à autre chose, puis-je dire, monsieur Emerson, que nous nous occupons de ce point parce que notre mandat touche «les projets futurs concernant le service-voyageurs.»

M. ANDRAS: Je crains que l'on ne m'accuse de pénétrer dans le champ de l'altruisme. Pour établir le point, je désire soulever certains aspects sur lesquels j'attends des commentaires de M. Emerson ou de M. Sinclair. J'ai des questions précises à poser. Je veux parler de cette formule de votre exposé que nous avons tous employée avant la réunion du comité, j'entends, «le contrecoup économique et social».

L'autre jour, M. Sinclair y a fait allusion et aussi la Commission des Transports, au moins dans ce sens qu'il ne semble pas qu'il y ait eu quelque fâcheux contrecoup économique ou social à propos du *Dominion* ou d'autres lignes.

Je crois aussi que vous avez parlé de certains centres de la Colombie-Britannique qui n'ont pas cessé de progresser malgré l'abandon de certains services de voyageurs

M. SINCLAIR: La suppression complète.

M. ANDRAS: Tôt ou tard, au comité, nous allons avoir besoin d'une définition, d'un critère pour apprécier si vraiment il y a un contrecoup économique ou social significatif. Je n'entends pas par là, en aucune façon, déterminer qui sera responsable de ce déséquilibre lorsqu'il se produira et sera reconnu.

Dans quelques instants, messieurs, je vais vous demander quelle idée vous avez de ces critères, mais auparavant je veux faire une petite mise en scène si on me le permet.

Il y a des centres qui ont des industries et des emplois diversifiés et qui progressent. Ils peuvent s'adapter aux changements qui résultent de la suppression d'un service de passagers ou du remplacement du service ferroviaire.

Il y a des centres comme Schreiber et White River en Ontario, que l'on peut décrire comme des villes de chemins de fer. Une portion appréciable de la population est employée par le chemin de fer—même un bon nombre le sont par le service des passagers—et la suppression d'un tel service va signifier une réduction de l'emploi, le déplacement des employés de chemins de fer et exercer un contrecoup sur les marchands et les modestes hommes d'affaires qui ne travaillent pas pour le chemin de fer mais dépendent des cheminots pour constituer leur clientèle.

• (5.40 p.m.)

Je me rends compte que ce n'est pas un problème exclusif aux chemins de fer, et à ce point de vue des adaptations aux changements. Ce problème ne regarde pas que vous. Il y a bien d'autres industries où une pareille situation pourrait se produire, je pense par exemple à ce qui vient de se produire à Hamilton par suite de la suppression des établissements Studebaker. Par contre, les chemins de fer sont une industrie importante, largement répandue, qui affecte beaucoup de centres de chemins de fer créés à l'origine pour le chemin de fer et qui sont restés tels, jusqu'à un certain point.

La suppression d'un service de train national crée un vide très sérieux dans ces villes. Je suis d'avis que si nous pouvions—et nous le pourrons, je crois—décrire ce qu'est un contrecoup économique et social, nous constaterons que bien des centres seront affectés par la suppression d'un train de voyageurs, surtout s'il s'agit d'une suppression d'envergure nationale ou transcontinentale.

Il serait utile, si l'on me permet de m'arrêter, que vous nous disiez comment on peut définir un contrecoup économique et social. C'est là un point complètement en dehors du rendement du service.

M. EMERSON: J'aimerais dire un mot là-dessus, monsieur Andras, et peut-être M. Sinclair a-t-il aussi des idées sur le sujet?

Vous avez évidemment parlé du contrecoup sur la main-d'œuvre ferroviaire. Je vous rappelle l'information qu'on a donnée vendredi sur les employés du système qui n'auraient plus d'emploi par suite de la suppression du *Dominion* et des lignes Ottawa-Toronto et Montréal-Toronto. Ce nombre s'élève à 88. Quatre-vingt-huit personnes dans tout le pays, ce n'est pas considérable et le contrecoup en serait minime.

A White River, à peine quelques personnes en seront-elles affectées, comme les éboueurs ou d'autres, car il n'y a pas de cheminots qui vivent à White River. C'est autre chose pour Schreiber: il y a une équipe de trains, vers l'est et vers l'ouest qui sera affectée naturellement. Mais ici on procéde suivant la séniorité et on les transfert au service des trains de marchandises.

Si l'on veut empêcher les pertes d'emplois, alors quel moyen a-t-on de supprimer un service? Et n'est-ce pas le bon moment, lorsque le pays est en pleine activité économique, lorsqu'on sera obligé dans bien des domaines de recruter une main-d'œuvre inexpérimentée, de songer à faire des ajustements? N'est-ce pas aussi le bon moment, quand nous devons augmenter d'autres genres de trafic, et assurer des emplois utiles et profitables?

Si je puis pousser votre suggestion à l'extrême, l'idée qu'un chemin de fer n'a pas le droit de supprimer un service parce que cela va affecter des travailleurs dans certains centres, parce que le pouvoir d'achat de ces centres va en être affecté—cette idée, dis-je, représente la plus mesquine conception de gaspillage économique. Je parle évidemment des cas où il n'y a pas de demande et où le service représente une perte.

M. ANDRAS: Je ne dis pas nécessairement que cela s'est produit. Vous avez vous-même établi le fait qu'il n'en est rien. Mais on a abondamment prouvé devant le comité que certains services pourraient être abandonnés. C'est une opinion dont nous nous sommes approchés.

Comme je l'ai dit d'abord, il n'est pas question de départager les responsabilités, mais ce que je veux c'est qu'on arrive à une certaine définition de manière à parer à une crise éventuelle.

M. SINCLAIR: Je ne dirai qu'une chose. Au Pacifique-Canadien, la proportion des employés dans les trains de voyageurs est relativement faible par rapport aux cheminots des trains de marchandises, ceux-ci représentant une très large proportion.

M. ANDRAS: Au point que...

M. SINCLAIR: Permettez-moi d'interrompre. Je crois, par exemple, qu'il y a sur ces trains beaucoup plus de chauffeurs que d'équipage de trains transcontinentaux, et nous avons fait les ajustements nécessaires à la longue. A mon avis, vous ignorez une chose: non seulement il y a un changement dû au rythme du progrès dans le pays par suite de l'augmentation de la circulation, mais aussi un facteur fâcheux que doit supporter cette compagnie qui a tant d'employés. En ce qui me concerne, et M. Emerson avant moi, nous avons assumé notre part de responsabilité dans le déplacement de la main-d'œuvre en vue d'une plus grande efficacité. Et pour répondre à une question de M. Byrne, à ma connaissance tous nos employés préfèrent être employés à une besogne productive plutôt que de stagner dans des tâches oiseuses. C'est là un fait que nous constatons tous les jours.

M. ANDRAS: Vous avez peut-être raison de dire qu'il n'y a pas en ce moment de crise majeure, mais elle pourrait le devenir si l'évolution continue.

M. SINCLAIR: Je ne le crois pas du fait du petit nombre de gens impliqués.

M. ANDRAS: Soit, votre déclaration me rassure. Vous parlez d'un groupe de 88 individus déplacés, mais restreindre le déplacement à ce nombre ne donne pas un tableau complet du changement. Il a pu y avoir d'autres transferts. Dans le cas de plusieurs petits centres, cela peut signifier une diminution substantielle du pouvoir d'achat. Vos chiffres ne révèlent pas nécessairement la vraie situation.

M. EMERSON: Non, car, en fait, le chiffre est de 388 ou à peu près. Je vous donne le chiffre exact: 394, chiffre qui couvre les deux services, celui du *Dominion* et des lignes Ottawa-Toronto et Montréal-Toronto.

M. ANDRAS: Je vais maintenant passer à un autre point qui peut se ranger sous la rubrique générale du contrecoup économique et social. Il s'agit de déterminer ce qui peut adéquatement remplacer un train de passagers. La région d'où je viens est certainement un bon exemple. Nous sommes dans une région encore très peu développée dont la population est très dispersée, peu dense, et pour laquelle le transport est une condition essentielle du progrès. On nous a parlé du rôle important joué par le Pacifique dans le développement du pays, mais je ne crois pas que ce rôle soit terminé. Je n'arrive pas à voir comment on peut remplacer le service des voyageurs par train. Il y a bien des agglomérations qui naissent et, qui sait, bien d'autres qui naîtront. Nous aurons de plus en plus de moyens de transport au fur et à mesure que le pays se développera et se peuplera. De plus si nous souffrons au Canada de cette tendance à voir la population se fixer, s'agglomérer dans quelques centres—

Toronto, Montréal, Ottawa, Vancouver, Calgary et d'autres—la diminution du transport va accélérer cette évolution au détriment d'autres régions. Et je ne crois pas que cela serve les intérêts du pays.

• (5.50 p.m.)

M. Sinclair a parlé des services de banlieue, en d'autres termes, des services à peu de distance des agglomérations urbaines et de leur aspect lucratif. Mais c'est précisément ce qui va favoriser l'accroissement des agglomérations urbaines au détriment des autres régions sous-développées. Monsieur Emerson, j'aimerais avoir vos vues là-dessus en regard du *Dominion* ou des restrictions sur le *Canadian*, que l'on veut continuer au moins jusqu'à une certaine date.

A cause des remarques de M. Crump, M. Sinclair et vous-même, j'imagine que vous hésiteriez à aller plus loin qu'une certaine date, en ce qui regarde le *Canadian*. Mais, précisément à ce point de vue, ne croyez-vous pas qu'il y ait là un danger de suppression prématurée. Autrement dit, le temps peut être mal choisi au regard des meilleurs intérêts du pays, du progrès et des conséquences économiques et sociales. Je crois que le choix du moment est très important.

Maintenant, monsieur le président, j'aimerais qu'on me permette de poser d'autres questions car j'aimerais qu'on m'éclaircisse sur ce dont j'ai parlé, questions du moment des suppressions en tenant compte du développement général.

M. EMERSON: Je ne sais si j'ai noté toutes les questions. D'abord, si je ne me trompe, vous avez parlé du remplacement des moyens de transport. La Commission MacPherson s'en est occupé. Elle a recommandé qu'on ne pousse pas les chemins de fer à se maintenir dans des régions peu développées où il existe des routes, et cela s'applique certainement aux régions que vous connaissez si bien. Sans doute, vous êtes aussi au fait des routes qui existent à côté de nos voies, disons de White River à Vancouver. Il y a certes des régions sous-développées et j'espère que, dans notre pays et dans les années à venir, on va trouver le moyen de développer ces régions et leurs ressources. Notre société, le Pacifique Canadien, aimerait y participer activement, mais nous ne croyons pas—en fait nous sommes sûrs—que nos moyens doivent être gaspillés, si je suis dire, là où il n'y a pas de demande, alors qu'ils pourraient être dirigés et mis à profit plus utilement ailleurs. En fin de compte, vous devez vous rappeler que les ressources du pays ne sont pas illimitées. Encore une fois, pour nous en tenir aux recommandations du Conseil Économique, il nous appartient d'utiliser ces ressources le plus utilement possible.

Pour ce qui est de l'urbanisation, je ne crois réellement pas que le service des passagers ait quelque relation que ce soit avec cette tendance, que nous avons remarquée ces dernières années. A ce point de vue, je dois dire que je n'arrive pas à voir comment ce service-voyageurs peut accélérer ou restreindre cette évolution.

M. ANDRAS: Ce que je veux souligner, c'est qu'il s'agit d'une diminution du confort et des commodités de transport dans les régions sous-développées. De votre côté, vous aurez à développer les services de banlieue là où ils s'avèrent nécessaires. C'est précisément ce qui rend attrayants les centres urbains que nous développons et détourne des régions moins développées et établit un injuste déséquilibre entre ces régions. J'admets que je généralise mais l'abandon des services de transport dans ces points isolés y rend, à mon avis, la vie plus difficile et moins attrayante.

M. EMERSON: Je doute sérieusement que là où une route double nos voies, et c'est le cas dans la plupart des endroits, cela exerce une influence notable. Prenez le cas de Schreiber, en Ontario. Vous pouvez certainement aller de cet endroit à Fort William en auto en moins de temps que par le train. Je dirai que les gens qui voyagent entre ces deux endroits préfèrent se servir de leur auto.

M. ANDRAS: Bien, monsieur Emerson, je puis vous dire, avec bien d'autres députés, que nous recevons beaucoup de lettres de tels endroits, sans compter les plaintes orales, et c'est pour se plaindre qu'ils éprouvent bien des inconvénients et des soucis.

M. Sherman a frappé juste lorsqu'il a dit qu'il s'agit d'un problème de relations extérieures.

Si je puis continuer . . .

Le PRÉSIDENT: Je crois, messieurs, que le moment est venu d'ajourner; nous continuerons à 8 heures, si c'est votre bon plaisir.

Il reste 10 minutes et j'aimerais aborder un ou deux points avant d'ajourner.

Nous siégeons ce soir de 8 heures à 10 heures et je compte terminer l'interrogatoire de MM. Sherman et Sinclair.

Je désire convoquer demain une réunion du sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure pour discuter des prochaines réunions et des témoins à appeler. Comme vous le savez il y a une réunion de caucus demain matin à 10 heures. Puis-je proposer aux membres de ce sous-comité, MM. Bell, Cantelon, Horner, Orlikow, Fawcett et Olson, 1 heure de l'après-midi comme heure la plus propice, si cela vous agrée?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Cela importe peu.

Le PRÉSIDENT: Si donc cela vous convient, nous nous réunirons à mon bureau, pièce 438-C, à 1 heure.

M. MITCHELL: Vous n'avez pas la permission de siéger demain?

Le PRÉSIDENT: Non, nous ne siégerons pas demain car nous pensons terminer cette partie de nos séances aujourd'hui. De toute façon, nous ne pouvons pas siéger demain à cause du caucus.

Bien qu'en principe nous ayons limité les interrogatoires à 30 minutes par membre, vous n'êtes pas obligés d'employer ces 30 minutes et je vous demanderai de ne pas vous étendre à cette demi-heure si ce n'est pas absolument nécessaire.

Je constate qu'il y a eu bien des répétitions dans les questions, mais je ne veux imposer de restrictions à personne. Les administrateurs du Pacifique-Canadien ont exprimé l'intention de revenir si nous jugeons nécessaire de les rappeler; nous pourrions alors une autre fois traiter des questions qui ne seraient pas encore venues sur le tapis. Je demanderai aux membres du comité de limiter leurs questions le plus possible sans pour cela se restreindre, en sorte que nous puissions terminer l'examen préliminaire à 10 heures ce soir.

Le comité s'ajourne.

SÉANCE DU SOIR

LE PRÉSIDENT: Messieurs, j'ouvre la séance.

M. ANDRAS: Monsieur le président, l'autre jour au début de la séance, j'ai posé quelques questions sur des points qui ont déjà été soulevés et je crains de me répéter; aussi vous prierais-je d'être patient. Il s'agit de l'état de l'équipement du *Canadian*: combien de temps durera-t-il encore et quels sont les plans du Pacifique pour son remplacement? Plusieurs membres s'inquiètent de la durée du *Canadian*, je serai très franc là-dessus. Ni moi-même et, d'après ce que j'ai entendu, ni les membres du comité ne sommes rassurés sur le temps que le Pacifique continuera à maintenir le *Canadian*. M. Crump paraissait pencher pour une durée assez longue. D'après mes renseignements, le *Canadian* pour lui est comme un symbole de la compagnie du Pacifique. Si j'en trouve le moyen j'aimerais faire pression pour avoir la confirmation que le *Canadian* sera maintenu et pour que sa durée me soit précisée. Je tiens à déclarer que pour le nord-ouest de l'Ontario et ces régions peu développées dont j'ai parlé, la suppression du *Dominion* a été fâcheuse. J'irai même plus loin. Je serai hostile à toute idée de supprimer ce second transcontinental du Pacifique-Canadien dans un avenir prévisible. En toute franchise j'ajouterai que si j'avais alors été membre du comité, je m'y serais opposé énergiquement. Et c'est ce que M. Sherman a déclaré nettement il y a quelques instants. J'irai jusqu'à dire que le *Canadian*, notre dernier service transcontinental, contrebalance votre ligne aérienne et vos autres opérations lucratives, au moins aux yeux du gouvernement ou de moi-même qui ai un vote. Appelez cela une pression indue, un sale truc, mais c'est ma pensée bien arrêtée.

J'admets la nécessité du progrès et de l'efficacité des services, mais je m'expliquerai là-dessus. Quel que soit ce progrès technique il a été étonnant ces dernières années. Je ne peux pas imaginer comment, à mon époque, le pays puisse se passer de trains de voyageurs dans une forte mesure. Il n'est pas douteux qu'en tant que société privée vous ayez droit à des profits. Peut-être n'irai-je pas jusqu'à endosser votre point de vue capitaliste qui attache tant d'importance aux profits au point de supprimer un service de trains de voyageurs qui ne rapporte pas, alors que l'intérêt national exige le maintien de ce que vous appelez une section de votre entreprise.

● (8.10 p.m.)

Encore une fois, je tiens à vos commentaires sur mes remarques et je désire terminer par des questions bien précises, dont certaines seront, comme je l'ai déjà dit, des répétitions. A vrai dire, je ne me suis pas rendu tout à fait compte qu'elles l'étaient. Combien de temps, au regard de vos discussions administratives—ceci peut être une indiscrétion et vous n'êtes pas obligés de répondre—allez-vous maintenir le *Canadian*?

Ma seconde question est la suivante: Si vous envisagez de supprimer le *Canadian* à une date ultérieure—et c'est sûrement une possibilité que vous avez en vue—dans quelles circonstances, selon quels critères de nécessité et du moment, allez-vous supprimer ce dernier de vos trains de voyageurs transcontinentaux?

Ma troisième question reprend plus ou moins celle déjà posée par M. Allmand. Dans vos plans détaillés et selon l'ordre de priorité, ou peut-être du temps, dans quelles régions allez-vous supprimer les trains? Pourriez-vous nous fournir, maintenant ou plus tard, un tableau de ces décisions portant aussi bien sur les lignes à l'étude devant la Commission, que nous avons discutées aujourd'hui, que d'autres prévues dans vos plans d'administration?

Quatrième question. Quel autre genre de transport de voyageurs prévoyez-vous en remplacement, un autorail ou des voitures accrochées à un convoi rapide de marchandises, dans les tronçons transcontinentaux où il n'y a pas d'autre transport? Je pense surtout à la Saskatchewan où le *Canadian* circule à des moments très incommodes.

La prochaine question est la suivante: Quelle est votre réaction à cette considération plus ou moins intangible de la nécessité d'un train de passagers pour ouvrir et développer des régions peu développées ou peu peuplées? Dans ce contexte quelle est, pensez-vous, la responsabilité du Pacifique-Canadien? Vous vous enorgueillissez légitimement de la part que vous avez prise à son développement dans le passé, mais je maintiens qu'il y a encore des régions à développer. Vous sentez-vous disposés maintenant à vous enorgueillir d'une telle contribution?

Autre point: En tant que citoyens et administrateurs d'une très importante société, quelle est votre attitude devant l'idée de considérer comme un tout vos opérations, en y incluant certains services comme les trains de voyageurs qui sont peu rentables mais que l'intérêt national requiert? Je veux être édifié là-dessus, mais pas nécessairement dans le contexte actuel car la lecture du rapport MacPherson m'a laissé dans l'embarras pour ce qui a trait au Pacifique-Canadien. Est-ce que vous essayez de récupérer les pertes du service des voyageurs au moyen des revenus des trains de marchandises?

J'ai enfin une autre question, monsieur le président.

M. EMERSON: Monsieur le président, c'est là tout un dossier.

Le PRÉSIDENT: Ces dix minutes ont été bien remplies.

M. EMERSON: La question de la durée du maintien du *Canadian* et des échéances précises, en est une à mon avis à laquelle aucun des membres ici présents ne peut répondre. Il est évident qu'il est difficile de prévoir ce qui se produira dans les dix années à venir ou peut-être même dans les cinq prochaines années. Reportez-vous un peu en arrière et réfléchissez; rappelez-vous les dix dernières années jusqu'en 1956 et considérez toutes les nouveautés qui ont surgi dans ce pays dans le domaine des transports et des

communications. Personne ne pouvait raisonnablement prévoir un tel progrès et je ne pense pas que l'avenir soit plus facile à augurer. Selon moi, la politique la plus judicieuse que nous pensons adopter au Pacifique consiste à prendre les décisions qui s'imposent selon les circonstances. Naturellement, si cette activité se ralentit par rapport à ce qu'elle a été ces dernières années, si les conditions se stabilisent, s'il y a même un arrêt de ce qu'on peut appeler le progrès, c'est un point à considérer. Mais si tout continue au train actuel ou même s'accélère, c'est une autre situation, Qui sait? Dans cinq ou dix ans la route Trans-Canada qui double nos rails sera peut-être une route à quatre voies. Nous pourrons avoir des services aériens plus importants, plus rapides, plus efficaces, peut-être plus d'aéroports, etc. . . toutes choses qui affectent le transport des passagers. Je ne sais pas non plus ce qu'il adviendra des salaires et des autres dépenses qui sont importantes à notre point de vue. Je n'ai aucun moyen de prévoir ces éléments, monsieur le président. Il me semble que nous devrions régler notre marche selon les circonstances et non la décider d'une manière fixe, rigide, implacable sans ajustements éventuels.

M. ANDRAS: Serait-ce votre intention d'employer la mesure d'appréciation que vous avez suggérée dans votre mémoire, c'est-à-dire la demande, dans le cas du *Canadian*, le dernier de vos trains transcontinentaux? Vous est-il venu à l'esprit que vous devriez adopter une mesure un peu plus large, du fait qu'il s'agit du dernier des transcontinentaux?

M. EMERSON: J'y venais car je crois que c'est l'une de vos questions. Vous avez parlé de l'avenir prévisible et parfois je me demande ce que cela peut être. C'est un fait que plus vous scrutez l'avenir, plus il devient nébuleux. Vous avez considéré le service aérien du Pacifique. Je serais heureux qu'une telle façon de penser puisse se justifier par elle-même, mais je répugne à mettre ensemble des éléments si disparates, si je puis parler ainsi. J'estime que si une telle suggestion a été mise en avant aujourd'hui, il en résulterait une politique des plus malheureuses. Qu'on me permette de m'expliquer. Supposons qu'on mette en pratique la suggestion faite. On va confier à notre service aérien une ligne qu'on prévoit être rentable et elle ne peut le devenir qu'après une longue période d'organisation et de service—et en retour de cette concession, on va demander au Pacifique-Canadien de maintenir un service-voyageurs qui fonctionnera à perte. Où cela nous place-t-il par rapport à nos compétiteurs?

M. ANDRAS: J'ai dit: «si l'intérêt national le requiert»?

M. EMERSON: Même si tel était le cas, comment cela nous place-t-il par rapport à Air Canada, par rapport aux lignes étrangères qui sont aussi des compétiteurs? Nous ne sommes pas seuls dans notre monde, nous sommes en concurrence avec d'autres compagnies travaillant dans le même champ d'activité. Vous mettez dans notre chemin un obstacle qu'on ne peut surmonter avec une telle suggestion. Vous prétendez que même avec les progrès techniques, le pays ne peut se passer d'un service-voyageurs transcontinental. Peut-être pas, mais qu'on me permette de dire ceci: une très grande proportion de nos voies du Pacifique-Canadien au Canada n'ont pas de service-voyageurs. Je n'ai pas les chiffres sous la main mais il s'agit certainement de la moitié, et je ne vois pas qu'elles en souffrent. Qu'y a-t-il de sacro-saint et de différent dans nos grandes lignes si ce n'est la tradition, l'histoire, et naturellement des régions encore à développer qui connaissent des conditions différentes. Un fait certain, par ailleurs, c'est que les tronçons de la grande ligne se voient doubler d'autres et de meilleurs moyens de transport que les lignes secondaires.

Vous prétendez, monsieur, que nous avons droit à un profit raisonnable et vous êtes d'avis qu'il en est bien ainsi. Je suis ravi qu'on le reconnaisse. Mais nos profits ne sont pas raisonnables, en vertu de quelque norme que ce soit, puisque l'an dernier, on l'a souligné, notre placement dans l'exploitation ferroviaire a rapporté un bénéfice net de 3.2 p. 100, beaucoup moins qu'une obligation du gouvernement.

M. ANDRAS: Je tentais de façon délibérée de relier ceci à la totalité de vos profits lorsque vous avez mentionné le bénéfice de votre exploitation ferroviaire.

• (8.20 p.m.)

M. EMERSON: Vous y avez fait allusion ultérieurement et j'y toucherai moi-même plus tard. Vous m'avez demandé pour combien de temps, en fonction de la régie interne, nous prétendons continuer notre exploitation. Les dirigeants de notre régie interne partagent l'avis que j'exprime ici. Aucune assemblée secrète, ni même un caucus ou une réunion de groupe ou de comité n'ont tenté de déterminer avec assurance ce que l'avenir réserve à notre service de chemins de fer. Je préférerais de beaucoup, naturellement, qu'on puisse nous permettre d'agir avec souplesse et de pouvoir prendre les décisions que nous dicteraient les événements.

En deuxième lieu, vous demandez si nous pouvons prévoir la suppression du train, les circonstances qui la motiveraient et en vertu de quelles normes ou à quel moment nous agirions, si j'ai bien compris, puisque c'est le dernier train de voyageurs transcontinental. A quelles conditions? A une condition assurément: lorsque l'exploitation ne saurait satisfaire la demande réelle. La disponibilité des autres moyens de transports en serait une autre. Les critères de la loi sur les chemins de fer, M. Sinclair me le rappelle, n'obligent pas la compagnie à être surchargée par la perte ou la nécessité d'une utilité publique. A cela, je ne sais trop ce que je pourrais ajouter. Toutefois, l'intérêt national peut être menacé et, vraisemblablement, on en tiendrait alors compte.

En troisième lieu, vous nous demandez quelles lignes de voyageurs nous voulons abandonner, de joindre à notre réponse un tableau des lignes dont la Commission des transports est actuellement nantie, et de vous faire part en même temps des autres lignes dont nous envisageons l'abandon dans l'avenir. Je crois que nous avons déposé une liste indiquant les lignes qui ont fait l'objet d'une requête auprès de la Commission et pour lesquelles elle a tenu des auditions; d'autres qui ont fait l'objet d'une requête, mais à l'égard desquelles la Commission n'a pas tenu d'auditions; d'autres dont les requêtes sont en délibéré et d'autres enfin qui font encore l'objet d'études. Je ne connais d'autres catégories que les quatre précitées.

Quatrièmement, vous demandez quels trains de voyageurs continueront de desservir, le jour, la ligne principale sur laquelle le service est insuffisant.

M. ANDRAS: Avez-vous l'intention d'exploiter un tel service?

M. EMERSON: Sur les parties de la ligne principale où le service est insuffisant? Je pense à deux régions à l'heure actuelle. L'une à l'heure actuelle, se situe dans le nord de l'Ontario, entre White River et Sudbury. Nous avons là un service de jour dont les trains quittent Sudbury pour White River. Le *Canadian*, naturellement, et d'une façon générale, au terminus seulement. Quant aux autres régions, vous mentionnez la Saskatchewan qui aurait besoin d'un autre service puisque le *Canadian* ne s'y arrête que le soir. Mais il doit, nécessairement, passer quelque part la nuit. Pourtant, le *Canadian* et le *Dominion* ont déjà été en service dans certaines parties du réseau où le service

de jour n'existait pas. Lorsque les gens de l'ère moderne s'habituent de voyager par d'autres modes de transports, dont les départs et les arrivées s'effectuent la nuit, il n'est pas trop onéreux de s'attendre qu'une telle coutume puisse aussi convenir aux chemins de fer.

Cinquièmement, vous soulevez l'aspect aléatoire du besoin de perpétuer le service de voyageurs, dans le dessein que puisse s'exploiter les régions non développées, évoquant le rôle que notre compagnie a déjà joué à une telle fin. Je l'ai mentionné cet après-midi, nous espérons pouvoir encore jouer un rôle de pionnier dans ces régions. Mais, assurément, je ne peux m'expliquer comment un service de passagers pourrait être utile à la colonisation de nouvelles régions. Permettez-moi de vous donner l'exemple d'une région qui me vient à l'esprit et qu'on vient à peine d'ouvrir: celle des mines Pine Point, qui ne fut toutefois pas colonisée grâce à un service de passagers puisque la région a tout d'abord été exploitée par air et par la route MacKenzie. Si je ne m'abuse, un service de voyageurs dessert la côte nord, au Québec, jusqu'au Labrador. Mais ce chemin de fer fut établi une fois le pays colonisé. Je ne peux pas trop m'expliquer comment notre participation pourrait être utile lorsque d'autres moyens de locomotion sont amplement disponibles et que ce sont surtout des grandes routes.

Vous nous demandez ensuite ce que nous, à titre d'administrateurs et de gérants, pensons de grouper globalement nos occasions de profits et de continuer de servir à perte certaines régions, dans l'intérêt national. Quand vous parlez de grouper globalement nos occasions de profits, je conclus, d'après les observations que vous avez formulées antérieurement, que vous voudriez que nous groupions notre exploitation ferroviaire avec celle qui ne l'est pas. Nous avons étudié et pesé le problème souvent, mais on l'a toujours rejeté puisqu'il n'a aucun sens. Ce serait là une méthode injuste et fausse économiquement car, on l'a souligné, si les tarifs-marchandises doivent être réduits, qu'arrivera-t-il lorsqu'il y aura hausse des prix du plomb et du zinc? Le contraire se produirait-il? Je suis d'avis que personne n'adopterait une attitude contraire. Lorsque, dans une année, nous perdons sept millions de dollars comme cela est arrivé à l'égard de nos lignes aériennes, faudrait-il alors majorer le prix des billets de chemin de fer pour annuler une telle perte? Que font les autres chemins de fer? Il faut à chacune de ces choses garder leur place respective. Je le répète, nous avons pesé, étudié et exploré sérieusement une telle proposition sans toutefois l'adopter.

Par votre autre question, vous cherchez à savoir si nous compensons les pertes de notre service de passagers par le revenu des tarifs-marchandises. Je précise tout d'abord que l'exploitation ferroviaire de notre compagnie accuse des pertes. En conséquence, les profits des tarifs-marchandises doivent assurément les compenser. Notre compagnie accuse en général un profit bien modeste de 3.2 p. 100 sur ses immobilisations, palier de beaucoup inférieur aux normes de profits qu'autorise la Commission des transports. En dernière analyse, les actionnaires absorbent à l'heure actuelle les pertes que nous cause notre service-voyageurs.

M. ANDRAS: Le rapport MacPherson nous dit . . .

Le PRÉSIDENT: Monsieur Andras, ce sera là votre dernière question puisque votre interrogatoire dure déjà depuis une heure.

M. ANDRAS: En parlant des problèmes que cause le service des passagers, le rapport MacPherson donne à entendre que les pertes qu'il occasionne sont à la charge des usagers des services de marchandises. Votre réponse semble m'indiquer que, d'une façon générale, il en soit bien ainsi puisque vous avez déclaré

un profit. Ma prochaine question n'est pas un attrape-nigaud puisque je la formule dans un dessein d'éclaircissement. Elle peut s'interpréter de deux façons et je voudrais que vous me disiez quelle est la bonne. Dans la préparation de votre budget, il est fort probable que vous ayez prévu assez exactement les pertes qu'allait encourir votre service de passagers. Vous auriez pu prétendre alors qu'il s'agissait de frais généraux que vous pouviez récupérer au moyen de la rentabilité des tarifs-marchandises. Est-ce là votre façon de penser?

• (8.30 p.m.)

M. EMERSON: Je peux vous assurer que nous n'envisageons pas le problème sous un tel aspect. En premier lieu, le fardeau retombe sur les actionnaires puisque le rendement est inférieur à celui qu'autorise la Commission des transports et à celui que toute norme raisonnable se refuserait de désigner satisfaisant. Deuxièmement, les pertes qu'accuse le chemin de fer dans le transport des passagers diminuent nos profits et accentuent les difficultés de trouver le nouveau capital requis pour moderniser, améliorer, agrandir et étendre le service des tarifs-marchandises.

M. SINCLAIR: L'idée de la Commission et les normes qui la guident dans l'institution de niveaux de profits autorisés, ne tient pas compte du rendement des sommes placées. En conséquence, les pertes du service-voyageurs passent à la charge des expéditeurs de marchandises, dans la mesure où la concurrence le permet. C'est ce que donne à entendre la Commission royale.

M. FAWCETT: Monsieur le président, ma première question sera très simple. Les salaires payés au personnel du *Dominion*, en 1964 se chiffrent par $144,904. Les garçons, le personnel des wagons-restaurants, et le reste y sont-ils compris?

M. EMERSON: Non, monsieur. Ces sommes se rattachent aux équipes du train et des locomotives, c'est-à-dire aux mécaniciens, aux chauffeurs, aux conducteurs et aux agents de train.

M. FAWCETT: Je me suis renseigné puisque je ne voyais aucune indication d'une inscription qui s'y rapportait, à moins qu'elle ne soit sous wagons-lits et wagons-salons.

M. EMERSON: Si vous parlez des garçons, on les inscrit sous wagons-lits, wagons-salons et wagons-restaurants.

M. FAWCETT: Voici un autre sujet dont on a pas parlé: la «suppression», sujet qu'on a laissé en l'air hier soir. On a plus ou moins donné à entendre qu'à la suppression d'emplois, les titulaires passent, sans plus de cérémonie, à un autre service. Toutefois, n'est-il pas vrai, en définitive, que pour chaque emploi ainsi supprimé, un homme devient sans-travail, à moins qu'on ne lui trouve un emploi dans un autre département? Tôt ou tard, cela aboutira à la liste des suppléants et si cette dernière reste à un certain niveau, alors l'employé subalterne sera automatiquement déplacé par ordre décroissant dans l'échelle hiérarchique; ainsi, pour chaque homme déplacé aux échelons supérieurs à cause de la suppression de son emploi, un autre devra perdre le sien.

M. EMERSON: Vous auriez raison si l'immutabilité caractérisait le monde dans lequel nous vivons. Mais il n'en est pas ainsi puisque des modifications apportées à l'exploitation ferroviaire peuvent exiger un plus grand nombre d'hommes, dans les wagons et les locomotives. Le *Dominion* nous en fournit l'exemple puisque dès sa suppression, les locomotives ont été désignées aux services des tarifs-marchandises. C'est dire que nous avons dû exploiter un plus grand nombre de trains et, partant, de plus nombreux employés. Un autre

facteur peut intervenir, c'est l'attrition puisque, chaque jour, chaque semaine ou chaque mois, des hommes prennent leur retraite, meurent ou quittent le service pour une raison ou pour une autre. Ainsi, lorsque vous prétendez que les premiers arrivés seront «abaissés», ce ne serait là qu'un facteur temporaire puisque dans moins d'une semaine, ils peuvent être appelés à «monter» en raison de la mise à la retraite d'un employé.

M. FAWCETT: J'en conviens. Mais j'ai été trop longtemps au service des chemins de fer pour savoir que l'inverse peut se produire quand un service est aboli. Il se peut que l'augmentation des affaires au moment de la suppression du *Dominion*, nous ait favorisés, mais la même chose aurait pu se produire en temps de récession et alors les hommes auraient été remerciés.

J'ai cru entendre M. Sinclair nous dire que l'enlèvement de la neige constituait une dépense constante plutôt qu'intermittente. S'agirait-il alors de toutes les inscriptions concernant l'enlèvement de la neige?

M. SINCLAIR: Des voies ferrées.

M. FAWCETT: Il ne s'agirait pas alors des charrues et des grattoirs?

M. SINCLAIR: Oui, nous les considérons comme dépense constante puisqu'elles servent à garder la voie ouverte. C'est une dépense constante: neige, glace et sable.

M. FAWCETT: Il n'arrive jamais que vous portiez ces déboursements à l'entretien?

M. SINCLAIR: On les porte au compte de l'entretien, mais on les inscrit comme charge constante, soustraite aux variations du trafic.

M. FAWCETT: Ils ne seraient pas compris dans les frais d'entretien de la voie, comme on le démontre ici?

M. SINCLAIR: Non.

M. FAWCETT: Si je ne m'abuse, le mémoire dit aussi qu'en 1954, le Pacifique-Canadien a tenté une expérience que le National-Canadien, je présume, tente maintenant. Je veux me prononcer là-dessus parce qu'en 1954, au début du *Canadian*, les chemins de fer Nationaux ont aussi mis en service un train rapide, corrigé les horaires et, d'une façon générale, amélioré le service sur les lignes principales au point de les rendre, à mon avis, comparables à celles du Pacifique-Canadien.

M. SINCLAIR: Sans dômes, monsieur Fawcett, sans matériel en acier inoxydable, monsieur Fawcett.

• (8.40 p.m.)

M. FAWCETT: Au moyen, toutefois, d'un matériel moderne, et le meilleur.

M. SINCLAIR: Un matériel classique, monsieur Fawcett.

M. FAWCETT: Le meilleur matériel. Et je ne parle pas ainsi parce que je suis un employé du National-Canadien. Les voitures de voyageurs en service de jour alors inaugurées soutenaient la comparaison avec toutes autres—elles étaient plus lourdes tout d'abord et plus confortables. En conséquence, vous ne pouvez prétendre que les chemins de fer Nationaux tentent aujourd'hui ce que le Pacifique-Canadien a mis à l'épreuve en 1954.

M. SINCLAIR: Les premières voitures à dôme du *CN.* ont été achetées l'an dernier.

M. FAWCETT: C'est exact.

M. SINCLAIR: Voitures d'occasion, monsieur Fawcett.

M. FAWCETT: Oui, mis en 1954, le *CN* a dépensé des millions à l'achat de matériel très moderne mis à l'usage des voyageurs. Je crois que les dômes étaient les seules choses qu'il n'a pas lancées. Les chemins de fer Nationaux ont inauguré la petite salle à manger (*dinette*)..

M. SINCLAIR: Tout ce matériel est bien ordinaire.

M. FAWCETT: L'idée de la petite salle à manger était tout à fait nouvelle.

M. SINCLAIR: Elle se trouvait à bord des wagons du chemin de fer du nord de l'Ontario avant cette date.

M. FAWCETT: Je m'excuse de vous contredire, monsieur Sinclair, mais elle n'est pas du même genre. Je m'excuse de nouveau et précise que je suis au service des chemins de fer depuis trop longtemps pour admettre que vous ayez raison à cet égard.

Je voudrais attirer votre attention sur une déclaration de M. Donald Gordon, que cite le jugement de la Commission. Je voudrais la consigner au dossier puisqu'elle date à peine du mois d'octobre 1965. Voici ce qu'il disait. Je sais que MM. Sinclair et Emerson ne partageront tout probablement pas cet avis, mais il reste que c'est un président de chemin de fer qui parle:

> Il me semble depuis plusieurs années que la plupart des chemins de fer du continent versent dans le défaitisme lorsqu'il s'agit de pourvoir à un service de chemin de fer rentable, une telle attitude les éloigne des méthodes modernes de mise en marché et d'encouragement des ventes. De plus, ils n'ont manifesté aucun intérêt dans l'amélioration du matériel et des services que requiert la clientèle contemporaine. Mais le National-Canadien, à l'égard de son service de passagers, a adopté une attitude positive. Nous avons analysé sérieusement le problème et nous sommes d'avis qu'une campagne de vente bien orchestrée et un service conforme aux exigences modernes pourront rendre notre entreprise rentable. C'est peut-être parce qu'elle se distingue que notre attitude nous a valu une publicité remarquable.

Je ne prétends pas que M. Gordon ait raison et je n'entrerai pas dans aucune discussion là-dessus. Mais, à mon avis, il convient de noter que le prix des billets des chemins de fer Nationaux sur les petits parcours du moins, est légèrement supérieur à la moitié de celui du Pacifique-Canadien, sans pour cela avoir accusé d'augmentation importante. Je donne aussi à entendre que le service de voyageurs des chemins de fer Nationaux subira des pertes de quelque 60 millions de dollars cette année. Je sais que, le cas échéant, le pays renflouera ses pertes, mais n'oublions pas de tenir compte qu'elles seront principalement dues au remplacement d'un vaste matériel désuet. On rénove du vieux matériel acheté ailleurs, le nettoie et le met tout à neuf. Les chemins de fer Nationaux ont embauché des centaines d'employés qu'on a formés et payés durant leur formation. J'imagine que de telles dépenses doivent être fort élevées. C'est une expérience que l'on a tentée et qui expliquerait en grande partie le déficit.

M. SINCLAIR: L'achat de matériel devient un capital, cependant que les réparations faites au matériel acheté, comme la rénovation et la modernisation, sont des immobilisations et non des dépenses.

M. FAWCETT: Les réparations deviennent un capital?

M. SINCLAIR: Pour celui qui achète du matériel roulant de Milwaukee et le modernise? Assurément, oui.

M. FAWCETT: J'aurais cru qu'on porterait l'achat au capital, mais non les réparations.

M. SINCLAIR: Assurément, aux termes d'une classe uniforme des charges, ce sont des immobilisations: elles ne seraient pas portées aux dépenses.

M. FAWCETT: Je le répète: je ne sais trop si je dis vrai quand je parle d'un déficit de $60 millions.

M. SINCLAIR: Moi de même. C'est un chiffre tiré au hasard.

M. FAWCETT: Je conviens que des améliorations sont survenues à l'égard des rapides et des trains de marchandises. Je m'accorde avec vous sur ce point, monsieur Sinclair, mais je précise que le National-Canadien met en service un rapide.

Le PRÉSIDENT: Je vous rappelle au règlement, monsieur Fawcett. Je ne crois pas que le Comité s'intéresse au déficit du Nationsl-Canadien ou aux problèmes que peuvent lui causer les tarifs-marchandises. Le point a été soulevé par M. Sinclair...

M. SINCLAIR: Je ne l'ai pas soulevé.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il se rattache au sujet de notre étude. Lors de l'étude des prévisions du National-Canadien, on pourra alors entendre les témoins appropriés.

S'il vous était possible de rattacher vos questions au service de passagers du Pacifique-Canadien, les choses iraient mieux. Je le répète: je crois que le Comité n'a rien à voir au déficit du National-Canadien.

M. FAWCETT: En toute déférence, monsieur le président, je ne cherchais pas à expliquer un déficit. Je me proposais de faire ressortir qu'au National-Canadien, on estime qu'un convoi rapide et transportant le courrier fait ses frais et c'est pourquoi on y a recours—sagement, à mon avis. J'espère que vous ne conclurez pas que je me porte sans cesse à la défense du National-Canadien. Une autre chose qui m'a frappé l'autre soir concerne la correspondance des trains à Brockville, entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Le train de celui-ci a quitté Brockville cinq minutes avant le train de celui-là.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il d'un train de voyageurs?

M. FAWCETT: Oui.

M. SINCLAIR: Oui, il s'agit de la correspondance à Brockville, point que quelqu'un a soulevé antérieurement.

M. FAWCETT: Je cherche à établir—sans pour autant défendre le National-Canadien—le manque de coopération entre les deux compagnies. Je souligne, à l'égard du point qui nous préoccupe, qu'un train du *CN*, ou tout autre train assujetti aux règles ordinaires de l'exploitation, ne peut circuler avant l'heure de l'horaire. Par conséquent, la seule solution à laquelle aurait pu recourir le *CN*, en l'occurrence, consistait à émettre une nouvel horaire, exigence assez dispendieuse. Par contre, je crois que le Pacifique-Canadien aurait pu retarder les trains de 10 à 15 minutes et permettre ainsi la correspondance, à la grande satisfaction des voyageurs.

M. SINCLAIR: Quoi qu'il en soit, ce n'est plus un problème puisque la situation a été corrigée.

M. FAWCETT: Mais c'est un point qu'on avait laissé en l'air.

M. SINCLAIR: Le départ aurait pu avoir lieu cinq minutes plus tôt puisqu'il nous a fallu émettre une nouvelle fiche de travail.

M. FAWCETT: Si je comprends bien, le *Canadian* du Pacifique-Canadien ne fait aucun profit, même dans les mois les plus achalandés?

M. SINCLAIR: C'est exact.

M. FAWCETT: Il ne fait aucun profit?

M. SINCLAIR: C'est juste.

M. FAWCETT: C'est tout ce que je veux savoir là-dessus.

Ai-je bien compris que vous nous avez dit que *Canada Car* avait cessé de fabriquer du matériel ferroviaire?

M. SINCLAIR: Le matériel-voyageurs, oui.

M. FAWCETT: A cause d'un manque de commandes?

M. SINCLAIR: Je ne connais guère de sociétés qui en ont fabriqué au cours des derniers sept ou huit ans. Personne n'en fabrique en Amérique du Nord.

M. FAWCETT: Serait-ce à cause d'un manque de demandes?

M. SINCLAIR: Naturellement, lorsqu'aucun chemin de fer de l'Amérique du Nord n'en commande, on n'en fabrique aucun.

M. FAWCETT: Alors, la demande n'existe pas. Je voulais tout simplement faire ressortir que les deux principaux chemins de fer n'ont aucun intérêt à acheter un matériel neuf. Je sais que *Canada Car* dispose d'installations capables d'en fabriquer.

• (8.50 p.m.)

M. SINCLAIR: Vraiment? Plus maintenant. Tous les appareils de montage et les machines ont été sortis de l'usine: on ne peut plus en fabriquer.

M. FAWCETT: C'est parce que, naturellement, la société ne recevait plus de commandes.

M. SINCLAIR: Elle ne fabrique même plus de matériel destiné aux trains de marchandises, monsieur Fawcett.

M. FAWCETT: Pas même à Montréal?

M. ROCK: La *Canada Car* n'existe même plus.

M. ANDRAS: Pardon, elle existe encore.

M. ROCK: Mais pas à Montréal.

M. SINCLAIR: Elle fabrique des autobus et des remorques routières.

M. FAWCETT: Voici une autre chose que je voudrais tirer au clair. A l'égard de la voie qui traverse le Pas-du-Nid-de-Corbeau, vous avez mentionné des concessions de terrains, et le reste, et le reste. Ces concessions ne se rattachent nullement à celles que le Pacifique-Canadien a reçues lors de sa fondation?

M. SINCLAIR: Non, loin de là. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a tout d'abord accordé ces concessions à la *British Columbia Southern,* société devenue filiale du Pacifique-Canadien.

M. FAWCETT: Concessions accordées beaucoup plus tard?

M. SINCLAIR: Non, elles ont été faites entre 1897 et 1912, au temps où nous disposions des biens fonds que les premières concessions nous avaient attribués.

M. FAWCETT: Elles n'ont pas servi à la construction des voies principales?

M. SINCLAIR: Elles n'ont jamais servi à une telle fin.

M. FAWCETT: Merci. C'est là un autre point que je croyais connaître et que vous venez de confirmer.

Je veux revenir sur un point qu'a soulevé, je crois, M. Cantelon. Je ne sais trop si on y a répondu; dans le cas contraire, j'aimerais en connaître éventuellement la réponse. A-t-on en notre pays fait des recherches au sujet des différentes sortes de matériel qui pourraient, comme le propose M. Cantelon, restreindre à deux ou trois, les genres de service qu'on nous procure à bord d'un train, au lieu de conserver tous ceux qu'on offre à présent?

M. SINCLAIR: Assurément, des recherches de ce genre ont été faites; sur les sièges à bascule, par exemple, et sur plusieurs autres choses. On poursuit encore des expériences sur les convois qui voyagent entre Detroit et Chicago, entre New-York et Chicago et les États du Sud. Les *Slumber Coaches* ont toute une réputation.

M. FAWCETT: Je songeais surtout au service transcontinental.

M. SINCLAIR: C'est aussi à ce que je pense: service à long terme.

M. FAWCETT: On l'a mentionné antérieurement et je sais que la chose s'est produite: le CN a réduit le nombre des trains sur les lignes secondaires.

M. SINCLAIR De Montréal, à Washington, oui; mais ce n'est pas une ligne secondaire.

M. FAWCETT: Ce n'est pas non plus une ligne transcontinentale.

M. SINCLAIR: Cela dépend de l'endroit que vous habitez.

M. FAWCETT: La ligne transcontinentale est celle qui m'intéresse. Monsieur le président, je cède ma place à un autre.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Bell.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je ne m'attarderai pas, monsieur le président, puisque je suis d'avis que plus nous laisserons les dirigeants répondre à nos questions de la façon savante dont ils témoignent, plus difficile sera notre position. Je ne veux pas critiquer les questions qu'on a posées et je ne tiendrai pas compte non plus du bien fondé du sujet auxquelles elles se rattachaient. Je crois que nous devrions entrer dans le vif du sujet avec les experts, pour ensuite porter notre attention aux dirigeants de la compagnie. Par exemple, le chiffre des frais me tracasse. Je voudrais que les experts me renseignent au sujet du déficit de 23.9 millions de dollars qu'accuse le service-voyageurs, ainsi qu'on l'a mentionné. Dispose-t-on de prévisions quant à l'épargne nette que le *Dominion* a pu apporter à cet égard?

M. SINCLAIR: Non, puisqu'un ajustement partiel est intervenu en 1965 dans le service que procure le *Dominion*.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): On vient de m'apprendre que j'aurais pu créer l'impression que les dirigeants de la compagnie qui sont parmi nous ne sont pas des experts. J'ai voulu simplement manifester l'espoir que le Comité aura l'occasion d'entendre des analystes indépendants du coût de revient.

Le PRÉSIDENT: Ce sujet a déjà fait l'objet de notre étude, monsieur Bell.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Mais il m'importe de savoir si, de l'avis de M. Sinclair, un analyste du coût de revient pourrait, selon les chiffres que M. Sinclair lui procurerait, nous donner le montant de l'épargne concernée?

M. SINCLAIR: Oui, mais il pourrait s'opposer, comme la Commission pourrait s'opposer, au facteur de 6½ p. 100 que nous avons employé dans le coût de l'argent. Il pourrait prétendre, comme l'a fait la Commission au cours de

l'audition de la cause du *Dominion*, que certains chiffres ne doivent pas entrer en ligne de compte. Le jugement que la Commission a rendu à l'égard du *Dominion* indique clairement que, dans les causes de cette nature, elle cherche à utiliser le coût le moins élevé. Mais cela ne suffit pas à démontrer que nos critères à cet égard sont nécessairement faux.

Le ministère des Transports ou le personnel de la division des coûts de la Commission peuvent consulter nos livres. Nous serions disposés de plus à mettre nos documents de travail et tous les autres renseignements nécessaires à la disposition de la personne que le Comité pourrait désigner.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Merci.

Ma deuxième question se rattache à l'expression «demande réelle». Est-il juste de prétendre que cette expression, qui aurait pu apparaître dans de rares manuels d'économie, n'ait jamais été employée au cours d'auditions relatives aux transports ou à d'autres sujets analogues, n'a été employée pour la première fois que dans la résolution du gouvernement? Je crois en connaître la source.

M. SINCLAIR: Je crois qu'elle résume un bon nombre de mots et qu'elle rend bien l'idée qu'elle exprime.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Que nous le voulions ou non, elle a été créée par M. Pickersgill et est entrée dans le folklore de notre pays.

M. SINCLAIR: Non, je ne crois pas qu'elle vienne de M. Pickersgill. Je ne lui en attribuerais pas la paternité. Elle vient plutôt d'Adam Smith ou de quelqu'un comme lui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Serait-il convenable de conclure que l'expression englobe trois facteurs de l'économie en général: le nombre de voyageurs, le revenu et le coût?

M. SINCLAIR: Je ne sais trop ce que vous voulez dire par «nombre de voyageurs». Le nombre de voyageurs sur une distance donnée égale le revenu, exprimé d'après le prix du trajet.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Non, j'en arrive au prix du trajet, mais j'essaie de distinguer entre le revenu et les voyageurs.

M. SINCLAIR: Pourtant, un nombre x de voyageurs qui ne payent rien égalent un revenu nul. Ainsi, je ne sais trop ce que vous voulez dire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'envisage à l'heure actuelle l'étude du prix des trajets que le Comité devra entreprendre. Nous avons entendu votre déclaration concernant vos projets de trajets à prix réduits. Je relie mal votre déclaration à la raison qui motive la mise en œuvre de votre programme puisqu'il semble presque impossible, selon vos propres paroles, de s'attendre à une entreprise rentable.

M. SINCLAIR: N'oubliez pas que les frais se sont accrus assez rapidement, à compter de l'automne de 1963 jusqu'à 1965. Des mois de septembre et octobre 1963 jusqu'à 1965, nous avons eu trois ou quatre relèvements de traitements généraux. Nous pourrions consulter nos dossiers et vous procurer des informations précises à cet égard. Toutefois, les augmentations furent importantes. Puis sont venues des augmentations importantes dans le prix des matériaux, surtout au cours de l'an dernier.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je cherche surtout à savoir, dans le même ordre d'idée que ma première question, si M. Sinclair pense que des experts indépendants seraient habiles à nous donner un exposé sur le prix des trajets. A

mon avis, ce serait un facteur important dans la définition de «demande réelle» que l'on a invoquée.

M. SINCLAIR: Je crois que la Commission des transports a étudié le problème; elle a trouvé juste et raisonnable un barème de cinq cents le mille. C'est ce que les spécialistes des provinces et leurs conseillers ont soutenu devant la Commission.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Cinq cents . . .

M. SINCLAIR: C'est un maximum, un plafond que l'on peut demander.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Y a-t-il une différence de prix entre les points où la concurrence existe et les autres où elle n'entre pas en ligne de compte?

M. SINCLAIR: Dans certaines régions, oui; dans d'autres, non. Une des lignes où la concurrence est plus forte, c'est entre Toronto et London: le prix s'établit à cinq cents le mille. Une autre, c'est la ligne Montréal-Sherbrooke où la concurrence est très forte: là aussi le prix est de cinq cents. On peut vous citer des exemples de régions où la concurrence existe et d'autres où elle est absente.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Le trajet d'autobus entre Montréal et Ottawa sur la route de la rive Nord est plus élevé que celui de la *Colonial Coach Lines*, de Montréal à Ottawa, sur la route de la rive Sud. Le prix de la rive Nord double presque celui de la rive Sud.

• (9.00 p.m.)

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): N'eût-il pas été fantastique de croire que vous ayez pu faire vos frais au moyen de vos prix réduits? Ne s'agissait-il pas plutôt d'un truc publicitaire?

M. SINCLAIR: Assurément non, il ne s'agissait pas d'un truc publicitaire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): L'action des chemins de fer Nationaux ne vous a-t-elle pas poussé à le mettre en œuvre?

M. SINCLAIR: Rien à mon avis nous a poussés à adopter un tel plan puisque nous pouvions nous-mêmes le mettre à l'épreuve. Nous l'avons même inauguré avant le National-Canadien dans le sud-ouest de l'Ontario. Puis le *CN* nous a imités. Les chemins de fer Nationaux en ont fait tout d'abord l'expérience entre Montréal et Halifax, sur le *Nova Scotian*, pour ensuite le répandre ailleurs. Nous l'avons mis en œuvre d'une façon uniforme dans le sud-ouest de l'Ontario et le *CN* nous a imités subséquemment. Nous étions libres d'agir à notre guise.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ma dernière question, monsieur le président, touche à l'intérêt national, l'un des points les plus importants que nous devrons traiter dans nos recommandations.

Ayant parlé du trajet Saint-Jean-Digby, cet exemple illustrera ma pensée, tout comme il s'applique au *Canadian* et qu'il se rapporte au service entre Vancouver et l'île du même nom, dont M. Deachman a fait mention.

Vous m'avez dit, monsieur Sinclair, en parlant de la traverse entre Saint-Jean et Digby, que vous procuriez un bon service. Je n'ai pas à me plaindre là-dessus, mais plusieurs sont d'avis que le service pourrait être meilleur. Vous auriez prétendu que, dans les circonstances, ce service ne le cède à nul autre.

M. SINCLAIR: Le navire est excellent et l'équipage, bien stylé.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Alors, laissez-moi m'exprimer autrement. Si le service devait être meilleur, vous ne seriez pas intéressé à l'améliorer à moins de prévoir un profit immédiat?

M. SINCLAIR: Je crois que M. Crump nous a appris que nous avions entrepris de nombreuses études au sujet d'un transbordeur, un transbordeur de matériel ferroviaire. J'ai lu ces études. Nous avons eu recours à des ingénieurs indépendants et avons étudié le problème, tant sous son aspect canadien qu'européen. Le coût d'une telle entreprise étant renversant, je ne crois pas qu'une société de l'entreprise privée pourrait l'entreprendre.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je ne me plains pas à cet égard, mais vous me procurez l'occasion d'exprimer mon avis bien que le point que je cherche à faire ressortir n'ait pas encore été précisé. Toutefois, je crois que le Comité doit étudier le problème. Le service ne rapporte pas trop à l'heure actuelle et, en conséquence, il ne pourra subir d'améliorations importantes. C'est pourquoi nous aurons à nous demander à quel point l'intérêt national doit-il entrer en ligne de compte? Jusqu'à quel point doit-on permettre la détérioration avant que l'État ne prenne le service à sa charge? Je crois que la même chose s'applique au *Canadian*.

M. SINCLAIR: A titre de Canadien né dans l'Ouest, je conviens assurément qu'il y a lieu de promouvoir, dans l'intérêt national, le maintien d'un lien, au delà de la Baie de Fundy, entre la Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Je ne m'y opposerais nullement.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Si l'on nous promet de maintenir encore durant quelques années le *Canadian*, jusqu'à quel point permettra-t-on, même pour des raisons valides, la détérioration dans le service. Je crois qu'un jour viendra où, à l'égard du service de Digby-Saint-Jean, à l'égard du *Canadian* et de plusieurs autres services, on devra établir des critères et alors le gouvernement devra intervenir. Car le Pacifique-Canadien n'avouera pas qu'il ne peut plus exploiter un tel service et qu'à son avis, le gouvernement fédéral devrait le prendre à sa charge. Le service à la Baie de Fundy est une voie nationale, tout aussi important qu'une route.

A mon avis, le Pacifique-Canadien donne un bon service, mais il pourrait être meilleur. De meilleurs progrès s'imposent. Je ne veux pas châtier le Pacifique-Canadien pour l'attention qu'il y apporte, mais je me demande jusqu'à quel point le gouvernement fédéral doit attendre avant de déclarer qu'il y va de l'intérêt national. Vancouver nous a apporté un exemple de détérioration que le gouvernement provincial a réglé en prenant la chose à sa charge.

M. SINCLAIR: Mais une grève de longue durée avait alors provoqué la situation. Une autre compagnie s'y trouvait en plus de la nôtre. La situation de la côte occidentale était distincte. Aux termes de la Commission royale d'enquête sur les transports, une fois que la loi aurait déterminé qu'il y va de l'intérêt national, tout déficit serait comblé au moyen de subventions. C'est un problème auquel la Commission royale a consacré beaucoup d'études dans le dessein d'établir une distinction entre la politique nationale et une ligne de conduite nationale visant les transports. A mon avis, les représentants du peuple, les députés, seraient tenus de traiter des problèmes d'intérêt national puisque telles sont leurs attributions. Les recommandations de la Commission royale auraient-elles été adoptées stipulant qu'un service quelconque est dans l'intérêt national qu'une disposition de la loi verrait à accorder des subventions.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est justement là où nous devons arriver! L'Île du Prince-Édouard sera bientôt reliée à la terre ferme, par exemple. A

noter aussi qu'une importante partie de la Nouvelle-Écosse touche à la partie méridionale du Nouveau-Brunswick. Dorénavant, on jouira de moyens faciles de communications pour se rendre à l'île du Prince-Édouard. Loin de moi l'idée de critiquer le Pacifique-Canadien qui, dans les circonstances, a fait du très bon travail. Mais, à mon avis, le peuple, dans l'intérêt national ou sous le prétexte de l'intérêt national, est en droit d'exiger qu'on tienne meilleur compte de ses intérêts lorsqu'il s'agira, demain, d'améliorer le service. Je me demande comment on y arrivera. Il est évident que le Pacifique-Canadien ne conviendra jamais qu'il ne fait pas de son mieux et qu'il n'offre pas la qualité de service qu'on lui reconnaît. Quant le gouvernement jugera-t-il de prendre un tel service à sa charge ou, du moins, quand accordera-t-il des subventions? Je ne propose pas, comme M. McIntosh, la nationalisation de l'entreprise.

M. McINTOSH: Je n'ai pas terminé mon exposé à cet égard, mais je me propose bien de le faire.

M. SINCLAIR: Voire même la nationalisation des magasins de meubles de Swift Current, monsieur McIntosh?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je crois que l'extension des services s'impose ici. Je ne blâme pas le Pacifique-Canadien qui, en face des revenus actuels, s'interroge quant à son avenir à cet égard. Mais je me demande quand viendra le temps du règlement. Permettra-t-on la situation de se détériorer, comme celle du *Dominion*? Quand le saurons-nous? Devrions-nous maintenant pressentir le gouvernement? C'est là mon dilemme. Le Comité doit y voir, en raison des problèmes en cause, des implications et des leçons que nous procure le cas du *Canadian*.

M. SINCLAIR: Monsieur Bell, la compagnie de transports n'a pas proposé la construction de la route qui mème à l'île du Prince-Édouard.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je vois ce que vous voulez dire, monsieur Sinclair; je vous ai compris, même avec ma tête dure. Nous commencerons à prendre les moyens qui s'imposent.

• (9.10 p.m.)

M. EMERSON: Depuis deux ou trois ans, nous apportons d'importants changements et j'espère que vous conviendrez des améliorations apportées au service. Nous avons prévu l'achat d'un nouveau navire et, tout dernièrement cette année, l'installation de ce qu'il est convenu d'appeler un «tireur d'avant» pour que le navire puisse naviguer plus facilement et plus rapidement. A tout prendre, je crois que nous avons fait certaines améliorations et que vous en conviendrez.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je crois que la réaction a été favorable, mais les plans à long terme m'inquiètent surtout. Lorsque l'avenir du quai de Digby s'est envolé comme la brise, un ressentiment a pris naissance et je cherche à savoir quelle a été la responsabilité du gouvernement. Je me demande où commencer, où finir? Je ne vous blâme pas, messieurs, de ne pas prendre une décision ferme à cet égard, mais j'ai conscience qu'à titre de députés, nous avons un devoir à accomplir. Je le souligne, monsieur Emerson, puisque je vois un certain rapprochement avec le cas du *Canadian*. Quand le gouvernement doit-il intervenir? Quand la détérioration commence-t-elle? Quand le temps du règlement viendra-t-il?

M. SINCLAIR: Enfin, j'espère qu'ils ne le feront pas avant que nous n'ayons au moins essayé.

M. PASCOE: Monsieur le président, je suis d'accord pour que nous fassions un effort pour arriver à terminer cette phase de notre interrogatoire ce soir. J'aimerais poursuivre sur le même thème que M. Bell, mais je crois qu'il est préférable de remettre cela à plus tard.

J'aurais pourtant deux ou trois déclarations à faire, et ensuite j'aimerais poser quelques questions. Mais tout d'abord, je tiens à vous donner mes propres impressions sur ces auditions telles qu'elles se sont déroulées jusqu'à présent.

Je crois qu'il n'est pas exagéré de dire que si des Canadiens de toutes les provinces pouvaient assister à ces audiences, il y aurait une forte majorité pour conclure qu'en vertu du pacte solennel de 1881, le Pacifique-Canadien est obligé de faire plus en ce qui concerne les services de passagers que de peser le pour et le contre du point de vue strictement financier—et je parle ici spécialement du service de passagers. Comme je l'ai déjà dit, je ne ferai aucun commentaire sur les arguments de M. Bell ni sur ceux avancés par les fonctionnaires municipaux des huit villes situées entre Calgary et Winnipeg. Plus tard, il se peut que nous ayons l'occasion d'examiner la question plus à fond. Mais, plus tôt ce matin, M. Sinclair lisait un compte-rendu de presse d'une déclaration faite par la Chambre de commerce de Calgary à l'effet que l'abandon de l'express *Dominion* avait eu très peu d'effet sur l'état de la cité. Eh bien, cela ne concorde pas avec certaines déclarations faites par d'autres. Les huit maires de villes situées entre Calgary et Winnipeg se sont rencontrés à Moose-Jaw, et ils n'étaient pas de cet avis. J'aimerais à cette même occasion faire verser au dossier une ou deux citations —et je serai très bref:

Un fonctionnaire de la ville de Medicine Hat, le directeur des Travaux publics, a déclaré:

> Puisque la Commission des transports n'a pas pesé les répercussions socio-économiques sur les agglomérations situées le long de la ligne principale du Pacifique-Canadien causées par l'abandon du *Dominion*, il revenait donc au gouvernement fédéral de le faire.

Le maire de Swift Current déclara:

> Ma cité s'attend à subir de graves préjudices suite à l'abandon du *Dominion*.

Le maire de Calgary déclara qu'il préférerait que l'on s'en prenne à la Loi sur les chemins de fer et qu'on la modernise, et que si le Pacifique canadien n'était pas intéressé à opérer des services de passagers, il fallait trouver une compagnie qui l'était.

Le maire de Regina déclara que si l'Ouest procure des millions à la compagnie sous forme de rémunérations pour le transport de blé, huile, bétail et potasse, il méritait non seulement un service de voyageurs mais même un service accru.

Je vous donne encore un autre exemple afin de vous démontrer quelle tendance s'est fait jour. Le président du Comité des transports de Brandon, au Manitoba, a dit: «Le moment propice pour combattre le Pacifique canadien est passé depuis longtemps; nous devons joindre nos efforts à ceux du gouvernement fédéral».

Je crois avoir dit tout ce que j'avais à dire sur ce sujet pour le moment. J'aimerais poursuivre l'argument soulevé par M. Bell au sujet de l'expertise des témoins; j'ai ici une annonce de la Commission du Service civil se rapportant à l'analyse des coûts, et qui vient de me parvenir. Et je cite:

> Sous direction, faire des recherches sur les méthodes d'analyse des coûts de compagnies se trouvant sous la juridiction de la Commission; vérifier, aux fins requises par la Commission, l'exactitude de l'analyse.

Je me demande si c'est là le genre de témoignage expert que nous allons avoir ici.

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà discuté cette question à plusieurs occasions et je la soulèverai au sein du sous-comité demain à 1 heure. Je puis cependant déjà dire que nous allons appeler des témoins experts, des analystes, et des

fonctionnaires de la Commission des tranports du Canada ainsi que d'autres autorités en la matière.

M. PASCOE: Je m'en tiendrai maintenant à ces quelques déclarations formelles. Comme l'a dit M. Sinclair, le courrier a été ôté du *Dominion* au cours du mois de juin 1965. Cela s'est-il fait à votre demande et, dans l'affirmative, pour quelles raisons?

M. SINCLAIR: Eh bien, voici. Nous offrions un service par train de marchandises rapide, celui que nous appelions le 921, et cela nous permettait d'offrir une heure de départ plus tardive à Toronto. Nous leur offrions également certains privilèges d'espacement plus en concordance avec la rapidité exigée actuellement d'un service de distribution du courrier moderne que celui qui était possible sous le régime existant antérieurement.

M. PASCOE: Vous transportez donc encore toujours du courrier?

M. SINCLAIR: Oui, nous en transportons beaucoup. Une partie de ce courrier est transporté sur courte distance par la route, ce qui encore assure un service plus satisfaisant.

M. PASCOE: On a beaucoup parlé d'automotrices dans ma région, car cette région n'est pas bien servie par le *Canadian*. Comme vous le savez, il y a de nombreux problèmes en rapport avec des heures de départ ou d'arrivée trop matinales ainsi qu'avec la réservation de places. Je répète ma suggestion qu'on devrait faire l'expérience d'un service d'automotrices.

M. SINCLAIR: Je me souviens d'un maire—je crois que c'était celui de Medicine Hat—qui suggérait que peut-être les villes devraient s'en occuper. Est-ce à cela que vous faites allusion?

M. PASCOE: Je ne partage pas cette façon de penser; je trouve que c'est le Pacifique-Canadien qui devrait s'en charger.

M. SINCLAIR: Je pensais que vous vouliez dire que les villes devraient s'en occuper. Cela s'est fait aux États-Unis, notamment à partir de Philadelphie, alors que certains services ferroviaires furent instaurés dont le déficit fut couvert par les villes intéressées. Nous serions disposés à envisager un arrangement selon lequel nous serions remboursés de nos frais, augmentés d'un certain pourcentage de profit, alors que le déficit eventuel serait absorbé par les villes.

M. PASCOE: J'ai ici une découpure du *Times-Herald* de Moose Jaw, qui cite le cas d'un homme ayant acheté un billet de la compagnie C.N.R. pour effectuer un voyage de Regina à Winnipeg par Saskatoon au prix de $19.50 pour l'aller seulement, comprenant l'usage d'une roomette. Le voyageur se rend en automobile en direction nord jusqu'à Chamberlain, une distance d'environ 35 milles, il gare sa voiture et prend l'automotrice pour Saskatoon à 7 h. 02. Étant arrivé à Saskatoon à 9 heures du soir, il monte dans un wagon-lits qui part pour Winnipeg avec le convoi utilisant la ligne principale à 11 h. 25 du soir.

Je crois qu'une automotrice serait d'une grande utilité pour améliorer ce service vu qu'il y a beaucoup de voyageurs désirant suivre cet itinéraire.

M. SINCLAIR: Eh bien, la Commission a examiné toute cette question et y a fait allusion au cours de son jugement. Si nous nous sommes trompés dans notre évaluation et que le maire de Medicine Hat et les autres ont raison, nous serions prêts à assurer ce service particulier et à négocier avec eux les détails d'un arrangement envisageant le remboursement de nos frais augmenté d'un pourcentage.

• (9.20 p.m.)

M. PASCOE: Reste-t-il des automotrices à votre disposition?

M. SINCLAIR: Nous n'en possédons que 54 en tout; et celles-là sont toutes entièrement utilisées. Cependant, même si nous en avions, le trajet de Brandon à Medicine Hat est assez long, aller-retour, en un seul jour en automotrice. Je ne crois pas que cela pourrait se faire; il en faudrait deux. Et ceci signifierait qu'il faudrait les enlever à quelque service où elles sont actuellement utilisées.

La Compagnie Budd en avait entrepris la fabrication mais elles n'ont plus été produites depuis sept ou huit ans.

M. PASCOE: Est-ce à dire que cette Compagnie en a cessé la production pour le moment?

M. SINCLAIR: Oui.

M. PASCOE: J'ai encore une question à poser. J'entends que vous allez prendre livraison de 32 de ces locomotives diesel de 3,000 cv. Ces diesels vont-ils remplacer certaines des autres locomotives diesel utilisées dans le service-voyageurs?

M. SINCLAIR: Non. Nous avons 20 locomotives pour le service de voyageurs. Nous avons, en outre, 50 locomotives sous bail qui appartiennent à des lignes américaines, et nous avons beaucoup de difficultés à obtenir celles-là. Comme je l'ai dit l'autre jour, certaines de ces locomotives doivent être rendues et nous sommes très à court de force motrice.

M. PASCOE: Avez-vous commandé d'autres diesels pour le service-voyageurs, en plus de ceux que vous avez déjà?

M. SINCLAIR: Non. Il s'agit de locomotives pour le service-marchandises.

M. PASCOE: Avez-vous passé commande pour d'autres machines?

M. SINCLAIR: Non. Nous en avons 20 dans notre inventaire, ainsi que 28 diesels pour trains de voyageurs qui sont actuellement équipés de chaudières à vapeur.

M. PASCOE: J'ai lu dans le rapport de M. Spencer que, «afin d'éviter de gros inconvénients au public, des commodités et services additionnels seront mis à sa disposition par le train *Canadian*». A présent, de quels services peut-il bien s'agir?

M. SINCLAIR: Des wagons supplémentaires et d'autre matériel roulant. Ainsi par exemple, nous avons exploité le *Canadian* avec plus de wagons au cours du mois de septembre de cette année qu'au cours de la même période de 1964. L'utilisation en était moins forte et c'est là ce qu'il voulait dire.

M. PASCOE: Combien de wagons pourriez-vous inclure dans ce train?

M. SINCLAIR: Cela dépend de la saison.

M. PASCOE: Eh bien, disons, quelle serait la moyenne; combien de voyageurs un train complet pourrait-il transporter?

M. SINCLAIR: Il pourrait comprendre de 320 à 330 personnes.

M. PASCOE: Monsieur le président, il me reste à faire une dernière observation. J'ai noté avec intérêt que la compagnie du Pacifique-Canadien s'est très bien défendue dans le domaine du transport des automobiles neuves et cela grâce à un effort concentré dans ce sens. Je pense qu'elle devrait maintenant suivre les conseils et imiter le courage de ceux qui lancèrent le Pacifique-Canadien dans sa carrière, et s'efforcer de recapturer les passagers pour le transport ferroviaire.

M. SINCLAIR: Je crois que c'est exactement ce que nous avons fait.

M. PASCOE: Avez-vous combattu sur toute la ligne avec tous vos moyens?

M. SINCLAIR: Oui, et je crois que nous sommes d'assez bons lutteurs.

M. OLSON: Monsieur Emerson, vous-même ou bien M. Sinclair avez dit qu'aucun revenu n'a été transféré d'aucune filiale afin de couvrir le déficit dû au service des passagers. Cela est-il correct?

M. EMERSON: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que le déficit dû aux passagers était plus que compensé par les profits réalisés à même le transport des marchandises, de sorte que le résultat net des deux services a été un modeste profit sur l'exploitation entière du chemin de fer.

M. OLSON: Mais aucun revenu produit, disons, par des investissements du Pacifique-Canadien ou de la compagnie Marathon ou d'aucune filiale, n'a été versé au compte des opérations ferroviaires afin d'aider à défrayer ce déficit encouru par le service du *Canadian*?

M. EMERSON: Cela est exact.

M. OLSON: Et, au cours du mois de janvier 1965, selon les nouvelles de presse que j'ai ici devant moi, vous avez déclaré que vos revenus nets avaient atteint $1,601,000 au cours de cette période.

M. EMERSON: Avez-vous dit janvier 1965?

M. OLSON: Pardon, je veux dire 1966. Ceci représentait une augmentation de $426,000 par rapport au même mois de l'année précédente.

M. EMERSON: Cela est possible. Il s'agit là d'un revenu net très modeste pour l'exploitation de tout un chemin de fer transcontinental, travaillant plus fort qu'il ne l'a jamais fait auparavant.

M. OLSON: Oui, du moins j'espère qu'ils travaillent aussi fort qu'ils le peuvent. Il serait donc raisonnable de supposer qu'il existe certains tarifs de marchandises qui pourraient probablement être réduits si vous n'aviez pas à faire face à ce déficit dû à l'opération du *Canadian*?

M. EMERSON: Qui pourraient être réduits?

M. OLSON: Oui.

M. EMERSON: Non, je ne relierais pas les deux propositions de cette façon.

M. OLSON: Et pourtant, l'argent doit provenir de quelque part, n'est-ce pas?

M. EMERSON: Je regrette de ne pas comprendre; quel argent?

M. OLSON: L'argent pour payer le déficit encouru par le service-voyageurs.

M. EMERSON: Eh bien, tout d'abord, il vous faudrait évidemment attendre le moment où le niveau de revenus autorisé par la Commission des transports soit atteint.

M. OLSON: Ensuite, M. Sinclair a déclaré—du moins je crois qu'il a dit cela, mais faites-le moi remarquer si j'ai mal compris ses remarques—que là où cela était possible, eu égard au moyen de transport faisant concurrence, les déficits du service-voyageurs étaient chargés au débit du compte de revenus du service de marchandises.

M. SINCLAIR: Oui, c'est à peu près cela; en autant que le permettent les tarifs concurrentiels. C'est ce qu'il a dit.

M. OLSON: Si vous ne pouvez modifier ce mode compétitif de fixation des prix, alors ce seraient les expéditeurs qui payeraient leur part de ces déficits.

M. SINCLAIR: Oui, jusqu'à un certain point, du moins en autant que ce ne sont pas les actionnaires qui payent pour le déficit. Évidemment, nos tarifs les plus élevés sont compétitifs sur la base d'une unité de 100 livres.

M. OLSON: Vous avez également déclaré que certaines provinces avaient cité des témoins experts devant la Commission des transports; voulez-vous dire par là que des provinces ont cité des experts comme témoins devant la Commission des transports au cours d'auditions concernant des services de passagers?

M. SINCLAIR: Oh oui!

M. OLSON: Quand?

M. SINCLAIR: Voyons cela. Lors des sessions de la Commission royale MacPherson sur les Transports il y a eu, si je ne me trompe, un certain Dr Borts, de l'université Brown.

M. OLSON: A-t-il traité des services-voyageurs?

M. SINCLAIR: Il s'occupait du calcul des prix de revient dans toute son étendue. Ensuite il y y a eu le Dr Williams, que j'ai déjà cité, et qui est un analyste économique.

M. OLSON: Je suis au courant de cela.

M. SINCLAIR: Je crois qu'on pourrait définir le Dr Williams comme étant un expert en coûts.

M. OLSON: Je suis entièrement d'accord. Mais ce qui m'étonne un peu, c'est ceci. Vous nous avez tous donné l'impression qu'il avait été cité et interrogé spécialement à titre d'expert en matière de calcul des prix de revient dans le domaine des trains de voyageurs.

• (9.30 p.m.)

M. SINCLAIR: Je crois que des questions de cet ordre furent posées au Dr Williams.

M. OLSON: Eh bien, des témoins experts ont-ils été cités par les provinces ou tout autre organisme, disons, en rapport avec le *Dominion*?

M. SINCLAIR: Les provinces avaient le droit d'en citer, si tel était leur désir. Tous ceux qui désiraient être entendus pouvaient comparaître, et les Provinces ont été entendues. Je crois que le Manitoba a comparu; la Saskatchewan a été entendue ainsi que l'Alberta et la Colombie-Britannique, et ces provinces avaient le droit de citer tout témoin qu'elles voulaient appeler. Elles possédaient nos données statistiques bien avant la séance et elles auraient pu citer n'importe quel témoin.

M. OLSON: Voulez-vous dire, monsieur Sinclair, que les Provinces ont eu le temps, entre le 15 et le 27 septembre, si je ne me trompe, d'analyser votre témoignage et de préparer un plaidoyer adéquat?

M. SINCLAIR: Mais sans aucun doute.

M. OLSON: Vous voulez dire qu'il y avait suffisamment de temps?

M. SINCLAIR: Certainement. Vous seriez surpris de voir comme certains de ces experts sont capables de faire vite en besogne. Cela ne prend pas si longtemps. Et ils ont eu le temps jusqu'en octobre. Je crois, par exemple, que si la province d'Alberta avait désiré citer quelqu'un en octobre, disons à la fin d'octobre, ils auraient pu citer ce témoin et il aurait eu deux mois de temps pour se préparer.

M. OLSON: Vous insinuez qu'il était onéreux pour le Pacifique-Canadien de se préparer pour cette audition mais qu'il n'était pas onéreux pour personne d'autre de s'y préparer.

M. SINCLAIR: Excusez-moi, monsieur Olson, mais je crois déjà avoir corrigé cette erreur auparavant. Ce que j'ai dit, c'est qu'il s'agissait de l'ordre préliminaire le plus onéreux—et il est extrêmement onéreux, si vous voulez vous donner la peine de jeter un coup d'œil sur cette décision. J'en ai examiné pendant 20 ans. Je vous dis sans hésiter qu'il n'y a jamais eu d'ordre plus strict et plaçant le fardeau de la preuve plus carrément sur les épaules du Pacifique-Canadien que ne l'a fait cet ordre au sujet du *Dominion*. Je crois qu'un spécialiste en droit des transports vous confirmerait cela très facilement. Il s'agissait d'un fardeau très onéreux.

M. OLSON: A mon humble avis, cet ordre était en effet onéreux, mais ce que je tiens à faire remarquer ici c'est qu'il était également ou même plus onéreux pour les gens moins familiers que vous avec les coûts de ce service.

M. SINCLAIR: Non, non, monsieur Olson. Cela se passe généralement comme ceci. Les témoins sont entendus et ceux qui désirent comparaître sont interrogés contradictoirement. Mais dans ce cas-ci, l'on témoignait; le contre-interrogatoire avait lieu et on passait à l'endroit suivant. On faisait alors le sommaire de son témoignage et il y avait un deuxième contre-interrogatoire; on passait à l'audition suivante et un troisième re-contre-interrogatoire avait lieu, et ainsi de suite.

M. OLSON: Est-ce ainsi que des témoins-experts se préparent normalement en vue de se présenter à la barre et de donner leur avis concernant l'analyse des coûts?

M. SINCLAIR: C'est ce que l'on a demandé aux témoins paraissant en faveur du Pacifique-Canadien de faire, mais les témoins de tous les autres intéressés avaient le droit de se présenter à leur guise, de se présenter une fois et de subir, si notre Compagnie le désirait, un seul contre-interrogatoire. Mais on ne pouvait les rappeler plus tard ou les soumettre à aucun autre interrogatoire contradictoire.

M. OLSON: Monsieur le président, je ne vais pas poursuivre ce point pour la simple raison que nous ne parviendrons tout de même pas à nous mettre d'accord. Mais je tiens à faire le commentaire suivant. S'il était difficile pour le Pacifique-Canadien de se préparer adéquatement à ces auditions dans le temps disponible, il était au moins aussi difficile sinon même beaucoup plus difficile pour tout autre expert ne faisant pas partie de la Compagnie de s'y préparer. Et le point que je considère important pour notre comité, c'est qu'il n'y a pas eu d'examen des coûts en rapport avec le *Dominion* par d'autres personnes que celles faisant partie de la Compagnie.

M. SINCLAIR: Oh non, ceci est tout à fait inexact, monsieur Olson. Tout à fait inexact—et la décision rendue par la Commission le confirme. Ces chiffres ont été examinés par les fonctionnaires de la Commission. Même le personnel de la Commission s'est rendu à Montréal, a examiné les brouillons utilisés par la compagnie dans ses calculs et a demandé et obtenu des renseignements et explications. Tout cela est rapporté dans la décision.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'avis que nous devrions laisser tomber ce sujet. Je crois qu'il en a été discuté auparavant et nous n'allons tout de même pas le résoudre, comme vous l'avez si bien dit, monsieur Olson. Pourriez-vous maintenant passer à vos autres questions, s'il vous plaît?

M. OLSON: Vous avez raison. A présent, monsieur Emerson, j'aimerais bien vous demander si dans cette somme de $1,601,000 de revenu net que votre compagnie a réalisé au cours de janvier 1966, était comprise la subvention octroyée sous le régime de la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, ou non?

M. EMERSON: Oui, cela comprenait les fonds qui nous étaient dus sous la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

M. OLSON: Le budget supplémentaire des dépenses n'a été déposé à la Chambre qu'après janvier. Vous étiez pas mal certain de recevoir ces sommes?

M. EMERSON: Non, je ne dirais pas que nous étions certains de les recevoir mais nous l'espérions et nous le prévoyions. En fait, selon une pratique qui s'est établie depuis quelques années, à chaque fois qu'il y a eu des retards dans ces paiements, nous avons averti le ministre des Transports du fait que les réductions de taux consenties sous le régime de la Loi avaient été maintenues dans l'attente des mesures que le Gouvernement avaient prises afin d'assurer le paiement des sommes dues aux compagnies de chemin de fer.

M. OLSON: Combien de ces $70 millions était payable au Pacifique-Canadien, disons pour l'année financière 1964-1965?

M. EMERSON: Quels $70 millions?

M. OLSON: Eh bien, les $70 millions inscrits aux dépenses prévues en faveur des chemins de fer sous la rubrique de cette subvention.

M. EMERSON: Je crois que vous faites erreur à ce sujet. Les $70 millions comprennent deux montants, si je ne me trompe: il y aurait $20 millions environ sous le régime de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises et puis le montant octroyé sous le régime temporaire en vertu de la Commission MacPherson, se chiffrant à environ $50 millions.

M. OLSON: C'est à cela que je fais allusion.

M. EMERSON: Oui, ce sont bien deux montants différents.

M. OLSON: Oui. Quel montant le Pacifique-Canadien a-t-il reçu sur cette somme de $70 millions de dollars?

M. EMERSON: Oh, sur ce total nous recevrions normalement environ $26.5 millions.

M. OLSON: Et vous dites qu'une partie de cette somme de $26.5 millions a été effectivement comprise dans les calculs ayant résulté en un revenu net au cours de janvier 1966?

M. EMERSON: C'est exact.

M. OLSON: A présent, monsieur Emerson, parmi les indications des frais que vous avez soumises au sujet du *Dominion,* vous indiquez une somme de $1,932,000 affectée à l'entretien de la voie. Sont-ce là les frais attribués au *Dominion* pour l'entretien de toute la voie de Montréal à Vancouver?

M. EMERSON: Oui, ça serait le montant total, sans aucun doute.

M. OLSON: Alors qu'est-il advenu des $7 millions que vous recevez statutairement aux fins d'entretien de la voie entre Sudbury et Fort William?

M. EMERSON: Eh bien, le chiffre en question se rapporte à l'entretien de la voie dans son ensemble et n'a aucun rapport direct avec l'autre montant de $7 millions que vous avez mentionné et qui, en fait, se trouve reflété dans une réduction des taux de transport sur les marchandises transportées dans cette région.

M. OLSON: Mais si vous chargez tout l'entretien de la voie de Montréal à Vancouver au *prorata* au compte d'exploitation du *Dominion,* alors il faudrait en fait en décompter $7 millions versés sous forme de subvention, n'est-ce-pasbz

M. SINCLAIR: Vous ne comprenez pas l'origine de ces $7 millions. Vous faites allusion à un paiement qui provient des recommandations de la Commission Turgeon de 1950.

M. OLSON: Excusez-moi, monsieur Sinclair. Les $7 millions auxquels je fais allusion sont le montant indiqué dans les prévisions budgétaires comme étant payables au Pacifique-Canadien au cours de l'année dernière.

M. SINCLAIR: Non, ce montant n'était pas payable au Pacifique-Canadien. Il était payable en vertu de la subvention au point-rail et une réduction des taux de transport fut accordée en retour. La Commission Turgeon y est arrivée en prenant un montant qui, à cette époque-là, pouvait être déterminé comme étant le coût de l'entretien de la voie dans cette région et en décidant que les taux de transport des marchandises, entre les points de l'est et de l'ouest du pays, qu'il s'agisse de taux normaux par classe ou de taux par type de marchandise, devaient être réduits d'autant. Et le tarif les a réduits, et le destinataire ou toute autre personne payant le taux bénéficie de cette différence entre le taux réduit et le taux qui serait autrement en vigueur, et le Gouvernement paye la différence au chemin de fr.

M. OLSON: Voulez-vous dire par là, monsieur Sinclair que...

M. SINCLAIR: Les $7 millions sont destinés aux deux chemins de fer.

M. OLSON: Voulez-vous dire par là monsieur Sinclair, que la terminologie n'est pas correcte dans ce cas. Car elle spécifie bien clairement, du moins dans les prévisions budgétaires, qu'il s'agit là d'une somme destinée à l'entretien de la voie entre ces deux points.

M. SINCLAIR: C'est comme ça que la Commission royale a décidé de calculer cette subvention mais elle est en fait directement reliée à une réduction de taux de transport, connue sous le nom de subvention au point-rail et vous devez...

M. OLSON: Chaque chemin de fer?

M. SINCLAIR: Cela vaut pour les deux chemins de fer, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien et l'on est obligé de déclarer à la Commission des transports quel a été le trafic transporté ainsi que les taux appliqués, et les différences entre ceux-ci et ceux qui seraient normalement applicables sont alors couvertes à même ces $7 millions.

M. OLSON: Eh bien, nous parlerons de cela au ministre des Transports.

A présent, monsieur Emerson, j'aimerais vous demander si votre compagnie est maintenant en état de nous donner plus de détails concernant l'exploitation de ce train?

M. SINCLAIR: Tout ceci est prévu à l'article 468 de la Loi sur les chemins de fer.

M. OLSON: Cette subvention au pont-rail...

M. SINCLAIR:

«...Sous réserve des dispositions du présent article, le ministre des Finances peut, lorsque le gouverneur en conseil l'autorise, verser, sur le Fonds du revenu consolidé,

a) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, un montant égal aux frais annuels de l'entretien du réseau entre Sudbury et Fort-William sur sa ligne de chemin de fer transcontinentale; et

b) à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada un montant égal aux frais annuels de l'entretien de voies ferrées correspondant, en développement, au réseau mentionné à l'alinéa *a*) entre Capreol et Fort-William et entre Cochrane et Armstrong sur les lignes transcontinentales des chemins de fer Nationaux du Canada.

(2) La Commission des transports du Canada doit déterminer les frais annuels de l'entretien des voies ferrées pour lesquelles on peut effectuer un versement en vertu du présent article, et elle doit fixer la longueur de ces voies ferrées à l'égard de chaque compagnie.

• (9.40 p.m.)

(3) Les montants versés aux termes du paragraphe (1) ne doivent, en aucune année, excéder sept millions de dollars dans l'ensemble.

(4) Lorsque les frais d'entretien des voies ferrées sur les lignes de chemin de fer spécifiées au paragraphe (1) dépassent, en une année, la somme de sept millions de dollars, les paiements autorisés par le paragraphe (1) doivent être répartis entre les compagnies selon les montants que chacune a dépensés pour l'entretien de ses voies.

(5) Les montants versés en vertu du paragraphe (1) doivent être affectés à une réduction dans le niveau relatif des taux s'appliquant au transport des marchandises dans les deux sens entre des points de l'est du Canada et des points de l'ouest de ce pays, sur les voies ferrées visées par le paiement, de la manière que la Commission peut permettre ou ordonner.»

M. OLSON: Ainsi donc, vous ne considérez pas que ces $7 millions, ou tout au moins votre part de cette somme, soit disponible pour fins d'entretien de la voie?

M. SINCLAIR: Il s'agit d'un paiement au bénéfice de l'expéditeur.

M. OLSON: D'accord.

M. SINCLAIR: C'est la loi qui le déclare.

M. OLSON: Publions ce qui est stipulé dans la Loi. Eh bien, monsieur Emerson, pourriez-vous nous procurer une analyse plus détaillée de ce total de $20,828,000 atteint par les frais variables au cours de 1964? La raison pour laquelle je suis d'avis que nous avons besoin de ces détails, c'est que si le comité décidait que des experts-conseils devraient vérifier ces chiffres, il me semble qu'il faudrait beaucoup plus de détails que ce qui nous est fourni ici.

M. EMERSON: Entendons-nous à ce sujet. C'est la Commission des transports du Canada elle-même qui a rédigé ces chiffres de cette manière.

M. OLSON: Cela est bien possible, mais certains d'entre nous ne sont peut-être pas complètement convaincus de ce que la Commission des transports possède un service d'analyse des coûts adéquat, et nous pourrions très bien décider de prier un analyste-conseil indépendant d'analyser ces chiffres et de nous donner son avis.

M. SINCLAIR: Comme je l'ai dit auparavant, monsieur le président, si le comité désire citer des experts et a besoin de renseignements supplémentaires, nous serons très heureux de coopérer avec vous et de leur fournir toutes les données disponibles. Je crois déjà avoir dit cela, monsieur le président.

M. LEWIS: Mais alors pourquoi cela ne peut-il pas être fait tout de suite ou dès que vous aurez ces renseignements? Qu'attendez-vous pour nous donner ça?

M. OLSON: Ce que je veux dire c'est que...

M. SINCLAIR: Voici, monsieur Lewis...

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Olson.

M. OLSON: Lorsque la Commission des transports siégeait à Calgary, j'ai demandé à obtenir un peu plus de détails concernant les frais inclus sous la rubrique «Autres frais généraux» au montant de $628,000 et M. Neveu fut incapable, à ce moment-là, de me fournir ce renseignement. J'aimerais obtenir ce détail, non seulement en ce qui concerne ce compte en particulier, mais également pour les autres frais. Il me semble en effet que ce chiffre a dû être le résultat d'une addition de plusieurs autres chiffres.

M. SINCLAIR: Si ma mémoire ne fait pas défaut, ce que vous leur demandiez à cette occasion, c'était comment les analystes étaient arrivés au facteur de variabilité dans le cas des autres frais généraux. Je crois que la méthode normale consiste à appliquer le même facteur de variabilité aux autres frais généraux que celui ayant été calculé par rapport à tous les autres comptes.

M. OLSON: Il me semble que, si vous le permettez...

M. SINCLAIR: Monsieur Olson, il y a ici un très grand nombre de chiffres et une grande quantité de données et c'est pour cette raison que la Commission a envoyé ses fonctionnaires à Montréal afin que ceux-ci puissent examiner les brouillons et feuilles de calcul.

M. OLSON: Voilà qui est très bien. Avec votre permission, monsieur Sinclair, lorsque j'assistai à cette audition, j'avais l'intention de vérifier si, par exemple, certains frais de gestion étaient inclus dans ce chiffre intitulé «autres frais généraux» et je crois que M. Neveu avait indiqué qu'il en était ainsi.

M. SINCLAIR: Il y en a d'inclus.

M. OLSON: Il y en a d'inclus. Peut-être même une petite partie du salaire du président, une dépense que vous avez persisté à définir comme un frais constant plutôt qu'un frais variable.

M. SINCLAIR: Eh bien, je ne discuterai pas ce point. Ce que je veux dire...

M. OLSON: Je cite ceci à titre d'exemple parce que vous avez beaucoup insisté, dans votre mémoire, sur le fait qu'il y a d'autres dépenses importantes qui appartiennent à la catégorie des frais constants plutôt qu'à celle des frais variables.

M. SINCLAIR: C'est exact.

M. OLSON: Malgré toutes les questions que nous avons essayé de poser, nous ne parvenons pas à obtenir aucun renseignement qui soit vraiment significatif. Nous en revenons toujours au sujet du salaire du président—je ne sais ce qu'il gagne—et cela ne m'intéresse pas spécialement. Je ne pense pas que cela ajouterait ou ôterait beaucoup à la situation telle qu'elle apparaît au total.

M. SINCLAIR: Tenant compte du fait qu'il est présent ici-même, il vaut peut-être mieux que nous parlions des impôts sur la propriété. C'est là un sujet sans doute moins délicat. Nous considérons ce genre de taxe comme un des frais constants. Sauf certaines exceptions d'importance secondaire, cela peut être admis comme démontré.

M. OLSON: A présent, y a-t-il certains impôts fonciers de mêlés d'une façon significative à l'opération des services-voyageurs?

M. SINCLAIR: Non. C'est pourquoi j'ai dit que nous les considérons comme étant des frais constants.

M. OLSON: Eh bien, alors cela n'ajouterait rien aux frais variables, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Non, c'est ce que je viens de dire. Étiez-vous présent lorsque j'ai donné quelques exemples à M. Lewis concernant les frais constants, aujourd'hui?

M. OLSON: Je n'en suis pas sûr. J'ai été présent au moins pendant une bonne partie de l'audition; mais le temps presse. Ce que je voudrais bien obtenir de vous, maintenant, c'est l'assurance que, au cas où le comité désirait une analyse plus détaillée de ces totaux indiqués sous les différentes rubriques, la compagnie sera prête à les fournir.

M. SINCLAIR: Nous sommes...

Le PRÉSIDENT: Cette assurance a déjà été donnée, monsieur Olson.

M. SINCLAIR: Nous avons déclaré vouloir coopérer de toutes les manières possibles.

M. OLSON: Dans ce cas, monsieur le président, je crois pouvoir passer la parole au suivant.

Le PRÉSIDENT: Il y a encore deux ou trois noms de membres sur la liste de ceux désirant prendre la parole, mais je me demande si, en tenant compte du fait que certains d'entre eux parleraient ainsi pour la troisième fois, il ne vaudrait pas mieux suspendre la séance. Je tiens à attirer l'attention de ceux d'entre nous qui n'étaient pas présents plus tôt dans la journée, qu'il y aura une réunion dans mon bureau, chambre 438C, demain à 1 heure de l'après-midi pour permettre aux membres du sous-comité pour l'agenda et la procédure d'étudier l'agenda de la prochaine séance.

Nous allons suspendre la séance ce soir afin de permettre aux représentants du Pacifique-Canadien de s'en retourner chez eux, mais il demeure entendu que ces messieurs pourront être rappelés devant le Comité. Nous allons aussi décider quels seront les prochains témoins. Il est dix heures moins le quart. A moins que quelqu'un ne désire poursuivre l'interrogatoire, je donnerai la parole au dernier membre du Comité pour la journée; sinon je demanderais au Comité de bien vouloir s'ajourner jusqu'à nouvel avis du président.

M. TOLMIE: Je ne prendrai que deux minutes.

Le PRÉSIDENT: Si nous allons continuer, je donnerai d'abord la parole à M. Tolmie.

M. MCINTOSH: M'accordez-vous deux minutes?

Le PRÉSIDENT: Parfait, monsieur McIntosh.

M. MCINTOSH: Comme vous le savez, ce matin, lorsque vous m'avez enlevé la parole, je ne pense pas avoir parlé aussi longtemps que j'en avais le droit.

Le PRÉSIDENT: Cela, monsieur McIntosh, est une question d'opinion.

M. MCINTOSH: Monsieur le président, je suis d'avis qu'il est devenu inutile de poser la dernière question que j'avais l'intention de poser ce matin, pour la bonne raison que les représentants du Pacifique-Canadien me semblent convaincus qu'il est économiquement impossible pour eux de continuer l'opération du *Dominion*. Ils m'ont convaincu de cela. Et ceci me ramène à mon point de départ. Nous allons être appelés à décider si oui ou non il est dans l'intérêt national du pays que ce train soit maintenu. C'est là une décision claire et nette qui devra être prise par le Gouvernement. Je tiens également à répéter que je trouve les attributions du Comité trop restreintes que pour nous permettre de pousser l'enquête plus loin. Je crois que le Pacifique-Canadien nous a convaincus que cette opération n'est pas rentable, et ses fonctionnaires ont souligné le fait que, à partir de maintenant—et ici je pourrais faire remarquer aussi qu'ils ont récemment admis qu'ils se sont maintenant engagés à maintenir le *Canadian* mais pas le *Dominion*. Une fois de plus, je dis qu'il appartient au Gouvernement de déclarer si oui ou non cela est dans l'intérêt national. Ce n'est pas la tâche de ce Comité.

Le PRÉSIDENT: Nous ne sommes pas occupés à décider si oui ou non le *Dominion* va être maintenu; nous sommes en train de vérifier les raisons qui ont poussé le Pacifique-Canadien à en abandonner l'opération. Cependant, cela ressortira au cours d'une autre audition, monsieur McIntosh. Il est trop tôt que pour pouvoir dire ce qui va se passer dans ce domaine. Monsieur Tolmie?

M. TOLMIE: Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Sinclair? Sa réponse ne m'a pas tout à fait satisfait. La Compagnie a fourni certains arguments très convaincants voulant que, d'un point de vue économique, il n'est tout simplement pas possible de maintenir le service-voyageurs. Vous avez mentionné, monsieur Sinclair, le fait que vous subissiez la concurrence des services aériens, d'autobus et des automobiles particulières. Je présume que le National-Canadien subit cette même concurrence et est ainsi mis dans l'impossiblité de mener une entreprise rentable. En fait, cette compagnie opère en déficit. Quant à votre compagnie, toute la tendance de ces dernières années indique que vous êtes en train d'abandonner l'industrie du transport des passagers par rail. Et ceci signifie en fait que le National-Canadien est obligé de se jeter dans la brêche afin d'assurer que les voyageurs soient transportés et qu'un certain minimum de service soit offert au public. Ceci signifie, en fait, que la compagnie du National-Canadien—et je souligne encore une fois ce point car il me conduira à vous poser une question tout à l'heure—va se trouver obligé d'absorber ces déficits de plus en plus considérables, ce qui signifie, en pratique, que le contribuable canadien va se ressentir de cette augmentation du déficit. Le résultat final est que vous déplacez le fardeau du déficit.

• (9.50 p.m.)

Ma question est tout simplement celle-ci: Trouvez-vous qu'il est acceptable qu'une compagnie privée déplace ce fardeau vers une compagnie appartenant à l'État, ce qui en fait crée un fardeau supplémentaire pour le contribuable canadien?

M. SINCLAIR: Je ne crois pas qu'il soit question d'un déplacement de fardeau du tout. Telle que je comprends la position adoptée par le National-Canadien, position que cette compagnie maintient encore maintenant, elle va maintenir son service-voyageurs et elle escompte se trouver dans une situation où elle sera en état de couvrir tous ses frais. Là où il n'y a pas de besoin économique—là où ils ne pourront pas gagner assez d'argent en l'exploitant—ils vont abandonner ce service de passagers, et veuillez noter qu'ils ont abandonné un certain nombre de trains. Ils ont soumis des applications à la Commission et ils ont eu des auditions publiques tout comme nous-mêmes. Cela ne fait pas très longtemps que le National-Canadien a abandonné un train transcontinental, je crois qu'ils l'appelaient le 506.

M. TOLMIE: Mais il n'en demeure pas moins vrai que...

M. SINCLAIR: Je ne crois pas qu'il y ait aucun déplacement du fardeau pour la bonne raison que s'il existe une demande effective de services de passagers, nous allons offrir ce service sur nos lignes. S'il existe une demande effective de services de passagers sur les lignes du National-Canadien cette compagnie va s'empresser de les offrir, et je ne vois là aucun déplacement du fardeau du tout. Si le National-Canadien est d'avis qu'il peut se permettre d'absorber des pertes à court terme à cause des profits qui seront réalisés plus tard, ils ont droit à cette opinion. J'ai assez de difficulté à penser à mon affaire sans encore essayer de penser à la place du National-Canadien par-dessus le marché.

M. TOLMIE: Monsieur Sinclair, je ne vous demande pas de penser pour le National-Canadien. Tout ce que je fais c'est exposer ce que je considère être un fait évident, à savoir que si vous réduisez graduellement vos services de passagers ferroviaires à cause du déficit inhérent à leur exploitation, le chemin de fer restant pour compte devra nécessairement reprendre la tâche où vous-même l'aurez abondonnée. En d'autres termes, ils doivent absorber le déficit.

M. SINCLAIR: Non. Permettez-moi de vous donner un exemple. Le National-Canadien avait l'habitude d'offrir un service-voyageurs par rail entre Montréal et Washington, en collaboration avec des lignes américaines. L'abandon de ce service est maintenant à l'étude devant les commissions compétentes dans les deux pays. Il n'y a présentement aucun service de passagers ferroviaire entre

Montréal et Boston. Il n'y a pas de service-voyageurs entre ces deux très grandes villes.

Il n'y a pas de service de voyageurs ferroviaire, par exemple, desservant Princeton, Penticton et ces autres centres de sud de la Colombie-Britannique, et le National-Canadien n'en offre pas non plus; le National-Canadien n'assure aucun service à Boston; le National-Canadien n'offre pas—et n'a pas offert—après que nous ayons abandonné ce service—ils n'ont pas instauré un nouveau service entre Montréal et Boston, et là où dans les Maritimes ils ont abandonné leurs services, nous n'avons pas inauguré de service à leur place.

M. TOLMIE: Je ne crois pas être capable de vous convaincre, et je voudrais donc laisser ce sujet pour l'instant. Le temps passe et j'ai encore une seule question à poser, une question qui se rapporte sans doute à un ordre d'idées nouveau qui fut peut-être mentionné par M. Allmand. Elle se rapporte à l'aspect nouveau que comporte le grand intérêt que manifeste votre compagnie au transport aérien. Il n'y a aucun doute que vous espérez obtenir de nouvelles franchises de route aérienne ainsi que les profits augmentés que celle-ci pourraient entraîner. Cela est compréhensible. A mon avis, ceci est un droit accordé dans un certain sens par le Gouvernement; il s'agit, dans un certain sens, d'un présent du peuple canadien. En d'autres termes, un avantage va du peuple canadien à votre compagnie, ou du moins cet avantage ira à votre compagnie, et je voudrais souligner le fait que ceci devrait être un mouvement bilatéral. Si vous désirez obtenir l'avantage d'un présent du peuple canadien alors, à mon avis, votre compagnie devrait également être d'accord pour absorber des pertes occasionnées par le service-voyageurs.

M. SINCLAIR: Monsieur Tolmie, il ne s'agit pas d'un cadeau du peuple canadien. Un service aérien est basé sur la commodité du public et la nécessité, et le Pacifique-Canadien offre un service transcontinental restreint actuellement à une seule envolée dans chaque direction par jour. Nous croyons que ce service concurrentiel a représenté un avantage formidable pour le public canadien, et je pense que beaucoup de Canadiens seront d'accord avec ce point de vue. Nous croyons que nous offrons un service excellent. Nous désirons l'étendre. Nous pensons qu'ils y a suffisamment de trafic aérien pour justifier du service additionnel. Nous croyons aussi qu'il existe une demande effective pour plus de service aérien transcontinental. Nous offrons des services aériens dans certaines régions où nous sommes les seuls transporteurs aériens, et je suis d'avis que nous offrons un service efficace dans cette région également. Tout comme Air Canada est le seul transporteur aérien dans certaines régions, d'autres compagnies le sont ailleurs.

Le PRÉSIDENT: Puis-je interrompre . . .

M. TOLMIE: Si je puis éclaircir une question de terminologie, il se peut bien que le mot «présent» soit un peut fort, mais si votre Compagnie espère obtenir quelque chose du gouvernement canadien, et c'est certainement le cas, alors cette chose constitue un privilège, c'est quelque chose de désirable.

M. SINCLAIR: Nous essayons de satisfaire une demande de services exprimée par le peuple canadien.

M. TOLMIE: Et vous essayez de satisfaire le Pacifique-Canadien.

M. SINCLAIR: Nous essayons de satisfaire une demande de services exprimée par le peuple canadien et nous pensons avoir droit—comme toute autre entreprise au Canada—à réaliser un profit en le faisant.

M. TOLMIE: Une dernière question, et c'est vraiment la dernière.

A présent, si le peuple canadien subit des pertes financières parce que le National-Canadien est forcé de transporter des voyageurs à perte, ne serait-il alors pas logique que le gouvernement protège le peuple canadien en empêchant le Pacifique-Canadien d'empiéter sur les droits d'Air-Canada en ce qui concerne les franchises pour le transport des passagers aérien?

M. SINCLAIR: Non, Monsieur Tolmie. Tout d'abord, le National-Canadien n'est pas forcé de transporter des voyageurs. Ils ne sont pas forcés. Ils se trouvent sous les mêmes obligations légales que nous. C'est là leur libre choix. C'est là mon premier point; vous devez bien comprendre cela. Ils tombent sous le coup de l'article 315 de la Loi sur les chemins de fer, exactement comme nous le sommes. Lorsqu'ils soumettent une application en vue d'abandonner un service, ils ont à faire face exactement aux mêmes articles de la Loi que nous-mêmes. Ils ne sont pas du tout forcés. Mais, si vous faites ensuite allusion au subventionnement interne—et c'est là précisément ce que vous avez préconisé . . .

M. TOLMIE: Non.

M. SINCLAIR: Vous me dites «non», mais ce que vous dites c'est que le National-Canadien est forcé—je dis qu'ils ne sont pas forcés—vous dites que, à cause du fait qu'ils perdent de l'argent, pourquoi la compagnie *Canadian Pacific Air Lines* recevrait-elle la chance de se mettre à empiéter sur un terrain occupé par Air Canada? Eh bien, cela revient à dire que vous voulez un monopole ou tout au moins une concurrence limitée. Et c'est exactement ce que vous dites lorsque vous désirez forcer le Pacifique-Canadien à n'offrir qu'un seul service aérien par jour dans chaque direction. Vous dites en fait que vous n'êtes pas en faveur d'une concurrence effective.

M. LEWIS: M. Tolmie ne devrait pas avoir à subir cette diatribe de la part du témoin.

M. SINCLAIR: Je m'excuse. Je ne crois pas que ce soit bon pour le Canada et je crois que la majorité des Canadiens partagent mon opinion.

M. LEWIS: Voyons donc, monsieur Sinclair, je ne crois pas que vous devriez faire une conférence sur ce que pouvait être la portée des questions de M. Tolmie. Je ne vais pas essayer de parler en son nom, il sait bien se défendre, mais vous êtes ici en qualité de témoin, et vous devriez donner des réponses et non pas nous sermonner.

Le PRÉSIDENT: Ceci semble être un moment opportun de lever la séance. Puis-je entendre une proposition voulant que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président?

M. ORMISTON: Je le propose.

M. ROCK: J'appui cette proposition.

La proposition est adoptée.

M. SINCLAIR: Non, Monsieur Tolmie. Tout d'abord, le National-Canadien n'est pas forcé de transporter des voyageurs. Il ne sont pas forcés. Ils ne trouvent que les mêmes obligations légales que nous. C'est là leur libre choix. C'est le point premier; point vous devez bien comprendre cela. Ils tombent sous le coup de l'article 316 de la Loi sur les chemins de fer, exactement comme nous le faisons lorsqu'ils soumettent une application en vue d'abandonner un service; ils sont à faire face exactement aux mêmes articles de la Loi que nous faisons. Ils ne sont pas du tout forcés. Mais si vous faites ensuite allusion au subventionnement interne—et c'est là précisément ce que vous avez

M. TOLMIE: Non.

M. SINCLAIR: Vous ne dites rien, mais ce que vous dites c'est que le National-Canadien est forcé—je dis qu'ils ne sont pas forcés—vous dites que, à cause du fait qu'ils perdent de l'argent, pourquoi la compagnie Canadien Pacifique Air Lines ne devrait-elle la chance de se mettre à empiéter sur un terrain occupé par Air Canada? Eh bien, cela revient à dire que vous voulez un monopole ou tout au moins une concurrence limitée. Et c'est exactement ce que vous dites lorsque vous désirez forcer le Pacifique-Canadien à n'offrir qu'un seul service aérien par jour dans chaque direction. Vous dites en fait que vous n'êtes pas en faveur d'une concurrence effective.

M. LEWIS: M. Tolmie ne devrait pas avoir à subir cette diatribe de la part du témoin.

M. SINCLAIR: Je m'excuse. Je ne crois pas que ce soit bon pour le Canada et je crois que la majorité des Canadiens partagent mon opinion.

M. LEWIS: Voyons donc, monsieur Sinclair, je ne crois pas que vous devriez faire une conférence sur ce que pouvait être la portée des questions de M. Tolmie. Je ne vais pas essayer de parler en son nom, il sait bien se défendre, mais vous êtes ici en qualité de témoin, et vous devriez donner des réponses et ne pas nous sermonner.

Le PRÉSIDENT: Ceci semble être un moment opportun de lever la séance. Puis-je entendre une proposition voulant que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président?

M. CRUMPTON: Je le propose.

M. ROCK: J'appui cette proposition.

La proposition est adoptée.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

SÉANCE DU MARDI 15 MARS 1966

LÉON-J. RAYMOND,

Président.

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

TÉMOINS:

M. J. P. Walker, adjoint du grand chef mécanicien et représentant national pour les questions législatives de la Fraternité des mécaniciens de locomotive.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
2230-1

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

SÉANCE DU MARDI 15 MARS 1966

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

TÉMOINS:

M. J. F. Walker, adjoint du grand chef mécanicien et représentant national pour les questions législatives de la Fraternité des mécaniciens de locomotive.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

23734—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. Gustave Blouin

et MM.

Allmand	Honey	Pascoe
Andras	Horner (*Acadia*)	Rapp
Bell (*Saint-Jean-Albert*)	Lessard	Rideout (Mme)
Byrne	McIntosh	Rock
Cantelon	Mitchell	Sherman
Carter	Olson	Southam
Deachman	Orlikow	Tolmie—25.
Fawcett	Ormiston	

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 15 mars 1966
(9)

Le Comité permanent des transports et communications se réunit à 9 h. 34 du matin sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Allmand, Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Byrne, Cantelon, Carter, Deachman, Fawcett, Macaluso, McIntosh, Olson, Orlikow, Pascoe, Rapp, Rock, Southam et Tolmie.—(18)

Aussi présents: MM. Reid et Smith; M. J. F. Walter, adjoint du grand chef mécanicien et représentant national pour les questions législatives de la Fraternité des mécaniciens de locomotive.

Le Comité reprend l'étude de la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs relatifs au service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

Le président présente M. Walter. Avant le début des délibérations, sur une proposition de M. Deachman, appuyé par M. Bell:

Il est décidé à l'unanimité—Que le secrétaire du Comité soit chargé d'exprimer les condoléances du Comité à l'épouse et à la famille de feu M. R. A. Emerson et aussi à ses collègues du Pacifique-Canadien.

Afin de donner au témoin, M. Walter, tout le temps voulu pour présenter son mémoire, étant donné qu'il avait précédemment dit au président qu'il lui fallait être à Montréal à 1 h. 30 cet après-midi, le Comité consent à l'unanimité à différer la présentation et l'étude du premier rapport du sous-comité du programme et de la procédure jusqu'à la prochaine séance qui doit avoir lieu à 9 h. 30 du matin le jeudi 17 mars 1966.

M. Walter est ensuite invité à donner lecture de son mémoire.

Le président étant dans l'obligation de s'absenter, M. Deachman le remplace.

Avant l'interrogatoire du témoin, M. Pascoe demande que certaines corrections soient apportées au compte rendu de la séance du vendredi le 4 mars 1966 (*fascicule n° 3*). Les membres acceptent les corrections (voir *Témoignages*).

Sur la proposition de M. Cantelon, appuyé par M. Southam:

Il est décidé à l'unanimité—Que le mémoire présenté par M. J. F. Walter au nom de la Fraternité des mécaniciens de locomotive soit reproduit comme appendice à la suite du compte rendu de la présente séance (voir *Appendice C*).

Afin que le Comité ait le temps d'entendre la délégation de la *Canadian Railway Labour Executive's Association*, qui doit se présenter jeudi prochain, sur la proposition de M. Bell, appuyé par M. Byrne:

Il est décidé à l'unanimité—Que le Comité demande la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre, ladite autorisation devant valoir le jeudi 17 mars 1966 seulement.

L'interrogatoire du témoin étant terminé, le Comité exprime ses remerciements à M. Walter, qui se retire.

A 11 h. 38 du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à l'appel du président.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

Le MARDI 15 mars 1966

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons maintenant aborder le programme de la séance. Nous siégerons aujourd'hui seulement de 9 heures 30 à 1 heure.

Nous avons sous les yeux un mémoire de la Fraternité des mécaniciens de locomotive. Nous avons aujourd'hui comme témoin M. J. F. Walter, adjoint du grand chef mécanicien et représentant national pour les questions législatives de la Fraternité des mécaniciens de locomotive. Pour ceux qui ne savent pas ce que «grand chef» signifie, M. Walter me dit que son titre correspond à celui de vice-président.

J'ai devant moi un rapport du sous-comité. Cependant, à cause du peu de temps dont nous disposons, je me demande si les membres consentiront à différer la discussion du rapport du sous-comité jusqu'à jeudi, alors que nous siégerons toute la journée, ou plutôt que nous espérons avoir la permission de siéger toute la journée.

Cette proposition vous agrée-t-elle? Je crois que les membres sont d'accord là-dessus.

Je crois que M. Pascoe désire apporter une correction aux *Témoignages*.

M. PASCOE: Je n'ai qu'une brève correction à faire. Le 4 mars, je parlais à une séance du Comité des répercussions sociales et économiques que les changements radicaux du service ferroviaire ont sur les collectivités. J'ai mentionné les changements survenus à Moose Jaw et j'ai dit que les ateliers de réparation du Pacifique-Canadien avaient été fermés. J'ai dit aussi que les grands bureaux du Pacifique-Canadien avaient été offerts à la ville comme hôtel de ville. Il est dit ici dans les *Témoignages* que les grands bureaux du Pacifique-Canadien ont été loués à la ville comme hôtel de ville. Ce n'est pas exact; l'offre a été rejetée.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Pascoe.

Je désire avertir les membres qu'il me faudra partir, probablement à 10 heures, pour assister à une réunion très importante. J'inviterai quelqu'un à me remplacer si le vice-président n'est pas encore arrivé.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, je voudrais soulever une question qui nous intéresse tous. Je crois que chaque membre du Comité a appris avec tristesse que M. Emerson, venu témoigner devant nous récemment, était mort d'une façon très soudaine il y a un ou deux jours. Je me demande si le Comité pourrait exprimer ses regrets et sa sympathie à la direction du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie d'avoir attiré cela à mon attention. J'ai devant moi une note à ce sujet. C'est avec une pénible surprise que nous avons appris que M. Emerson, président du Pacifique-Canadien, était mort subitement hier. Je voudrais transmettre les condoléances unanimes du Comité à l'épouse de M. Emerson et aux dirigeants du Pacifique-Canadien. Quelqu'un proposerait-il que cela soit fait?

M. DEACHMAN: Je le propose.

M. BELL: J'appuie M. Deachman.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Je vais demander au secrétaire du Comité d'envoyer une lettre de condoléances.

Nous avons devant nous le Mémoire de la Fraternité des mécaniciens de locomotive. Nous n'avons que des exemplaires anglais, mais je crois que nous aurons les exemplaires français au cours de la journée.

M. Walter va donner lecture du mémoire après avoir fait certaines observations préliminaires, puis on pourra lui poser des questions. Comme je l'ai dit, M. Walter espère être à Montréal à 1 heure 30. J'espère que nous procéderons avec rapidité afin qu'il puisse partir.

M. J. F. WALTER (*adjoint du grand chef mécanicien et représentant national pour les questions législatives de la Fraternité des mécaniciens de locomotive*): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, avant de commencer je voudrais dire quelques mots à titre personnel au sujet de M. Emerson. J'ai eu à traiter avec M. Emerson en ma qualité de dirigeant de syndicat et, sans toujours partager ses opinions sur bien des points, j'ai trouvé en lui un administrateur très compétent. Il connaissait son métier et il connaissait son entreprise ferroviaire. Des modifications s'imposaient après l'événement qui s'est produit, car je constate qu'en rédigeant mon mémoire j'ai eu tendance à assimiler la ligne de conduite du Pacifique-Canadien avec les opinions personnelles de M. Emerson. En donnant lecture du mémoire, j'apporterai les corrections nécessaires.

Plusieurs d'entre vous ont reçu un exemplaire de mon mémoire à la Commission des transports et vous remarquerez qu'il ne diffère pas beaucoup de ce mémoire-ci. J'ai passé trois jours ici à écouter le mémoire du Pacifique-Canadien et je n'ai pas changé d'opinion; rien de ce que j'ai entendu n'a modifié mon opinion. Par conséquent, il y a très peu de changements dans ce mémoire-ci. A la fin du mémoire, nous avons ajouté certaines conclusions qui, croyons-nous, seront utiles au Comité.

Depuis les origines du Canada jusqu'à l'heure actuelle, l'établissement et l'entretien de réseaux efficaces de transport et de communication ont toujours été considérés comme étant des responsabilités publiques. On a toujours reconnu que le Canada ne pouvait pas survivre comme État indépendant et souverain si la construction de réseaux de routes, de voies ferrées, de pipelines, de radio et de télévision était fondée sur la rentabilité des réseaux eux-mêmes plutôt que sur les intérêts économiques et politiques de l'ensemble du pays. Les anciens canaux du Saint-Laurent ne «rapportaient» pas, la Voie Maritime du Saint-Laurent ne «rapporte» pas, Radio-Canada nous coûte des millions, les pipelines transcanadiennes ont besoin de subventions massives du gouvernement et les chemins de fer ont besoin d'une aide fabuleuse en argent, en terres et en privilèges exclusifs.

Sans doute faut-il que l'aide fournie par le public à ces entreprises fasse l'objet d'une étroite surveillance et d'examens approfondis. Mais l'intérêt national, dans sa plus large acception, doit l'emporter dans ces domaines sur le concept de rentabilité et sur toute étroite définition des besoins ou du facteur d'utilisation du matériel.

Pour le transport des personnes, un grand service transcontinental (même un service exagéré au regard de sa rentabilité et de sa clientèle moyenne) est une nécessité absolue pour assurer d'une manière fidèle et sûre le déplacement de masses de gens à travers ce grand pays en toute saison. L'importance d'un tel service pour la défense nationale est manifeste. Non moins manifeste est l'effet psychologique sur les Canadiens: il leur faut savoir que les régions économiques, sociales et politiques si différentes dont se compose notre pays et les populations si différentes qui les habitent sont toutes reliées par des services-voyageurs de première classe, fidèles et rapides.

En somme, nous croyons qu'il faille ici accorder une attention particulière à l'intérêt national interprété dans ses grandes lignes. Par contre, l'attention apportée à la rentabilité du transport des voyageurs devrait être de moindre importance. Le financement de ce service constitue bien sûr un problème, mais nous sommes assurés que la Commission des Transports du Canada ou encore le gouvernement sauront, comme par le passé, trouver les moyens nécessaires une fois que les buts auront été définis.

La Commission et les autres tribunaux du genre ont souvent entendu répéter que le Canadien-Pacifique, en raison même de sa charte initiale, se doit d'administrer un réseau ferroviaire comprenant le service-voyageurs. On a même supposé que la Compagnie se devait de maintenir ce service en vertu des énormes concessions territoriales et des subventions qu'elle a reçues par le passé. Notre fraternité n'a pas l'intention de mettre ce point de vue en question; nous proposons à votre Commission, et, par l'intermédiaire des présentes assises, au public et au gouvernement, de régler une fois pour toutes ce problème. Puisque c'est le peuple canadien qui a accordé au Pacifique-Canadien sa charte originale, où l'on peut lire entre autres la phrase suivante:

> Et la Compagnie devra par la suite et pour toujours voir à l'administration, au fonctionnement et à la direction efficaces des chemins de fer du Pacifique-Canadien.

c'est le peuple qui devra décider ce que signifient les mots: «administration efficace, pour toujours». L'interprétation de cette modalité du contrat initial ne devrait pas être laissée à la seule personne de M. Emerson, sur qui reposent les intérêts des sociétaires du Pacifique-Canadien. Il faudrait mettre sur pied un comité chargé d'établir la valeur actuelle des concessions territoriales, des subventions et autres afin de déterminer pour quelle partie de ses richesses le Pacifique-Canadien est redevable au peuple canadien. Ceci établi, il faudrait traiter de la nécessité et du coût de deux trains transcontinentaux pour le Pacifique-Canadien. Il s'agirait de savoir si le fait d'améliorer le service-voyageurs produirait des revenus suffisants pour en défrayer le fonctionnement. Il conviendrait également d'étudier le procédé du Pacifique-Canadien qui le fait détourner certains des revenus considérables des têtes de ligne vers les autres trains. Jusqu'à l'été dernier, par exemple, ce genre de circulation ferroviaire a contribué aux profits du *Dominion* ce qui n'est pas le cas actuellement. Il faudrait étudier les conséquences de toute la ligne de conduite du Pacifique-Canadien en matière de service-voyageurs afin de déterminer si la Compagnie n'a pas vraiment pour but l'élimination de ce service. Une telle enquête devrait aussi faire connaître ce qui adviendra des voyageurs transcontinentaux si l'on permet au Pacifique-Canadien de réduire son service et quels seraient les résultats de l'augmentation du trafic-voyageurs pour le National-Canadien. Notre Fraternité croit que cette recherche fait partie du mandat de la Commission des Transports du Canada. Voici, pour appuyer cette opinion, les paroles de H. E. B. Coyne, au sujet de l'article 315 (alors article 312) de la Loi des chemins de fer:

> Avant d'enlever de la circulation un train de voyageurs reconnu comme tel, les compagnies ferroviaires ont l'habitude d'en appeler à la Commission et il arrive souvent que celle-ci reçoive des demandes provenant de différentes municipalités, de chambres de commerce ou d'individus, en vue d'un meilleur service ou d'un changement d'horaire. Les décisions de la Commission dépendent pour chacun des cas des diverses circonstances. Voici les principaux facteurs qui entrent en jeu: *a*) l'intérêt public; *b*) le rapport avec les revenus d'exploitation et les

dépenses des compagnies ferroviaires; c) le rapport avec certains autres aspects des chemins de fer, par exemple le danger de congestion du trafic en un point donné; et d) l'acceptation de la part de la compagnie de fournir tel ou tel service.

(Cf. Loi sur les chemins de fer)

Je voudrais attirer votre attention sur l'article c): il est bien clair que «congestionner le trafic» intéresse la Commission. Notre Fraternité est d'avis que la diminution du service-voyageurs du Pacifique-Canadien correspondra à une obligation de plus pour le Canadien-National, si ce cernier veut bien l'accepter, sous la forme de trains supplémentaires. Si le service-voyageurs n'est pas rentable, comme l'affirme le Canadien-Pacifique, l'afflux de circulation au Canadien-National aggravera inévitablement sa position déficitaire face à ce service. Le mauvais effet que M. Emerson avait pressenti pour le Canadien-Pacifique retombera sur le Canadien-National.

Si la déviation du service-voyageurs vers le Canadien-National n'avait pour résultat qu'un accroissement du déficit, ce serait déjà assez important pour le peuple canadien, mais il y a un autre effet que votre comité devrait prendre en considération, et c'est le résultat de l'augmentation du trafic-voyageurs sur la circulation des rapides-marchandises, la plus grande source de revenus des chemins de fer. M. Emerson a touché à cet aspect dans son contre-interrogatoire conduit par M. Frawley (audiences publiques de la Commission, volume 1123, page 4932). Ce dernier, interrogeant M. Emerson quant à la surcharge du *Canadian,* celui-ci répondit entre autres « . . . L'exploitation de deux trains au lieu d'un seul provoquerait bien sûr certains désavantages quant au coût. *Il y aurait des désavantages en termes d'interposition 'avec le mouvement d'autre trafic'*». (les italiques sont de nous) En fait, voici ce que dit M. Emerson: Débarrassons nos voies des trains-voyageurs peu rentables et nous utiliserons notre matériel et notre outillage pour accroître nos recettes dans le commerce lucratif des wagons-marchandises. De bonnes affaires? oui, bien sûr. Mais si cela doit s'accomplir aux dépens de l'administration du Canadien-National, rendue inefficace par l'augmentation du trafic-voyageurs, le peuple canadien pourra s'attendre à continuer de défrayer ce service du Canadien-National, alors déficitaire. De plus, et cela ne dépasse pas les limites du possible, le pouvoir concurrentiel du Canadien-National dans le commerce très rentable des trains-marchandises pourrait être dangereusement atteint par l'augmentation de ses trains-voyageurs. Libre à nous d'ajouter que le Canadien-National ne sera pas tenu d'accepter l'afflux du trafic, advenant la disparition du *Dominion*; mais conscients des pressions dont fait souvent l'objet le Canadien-National, nous doutons que la compagnie puisse résister à la tentation de prendre en main ce trafic, même au prix de frais d'installation considérables pour le matériel et l'équipement.

Il est clair qu'il existe une différence tranchante d'opinion entre le Canadien-Pacifique et le Canadien-National quant aux moyens de réduire les pertes du trafic-voyageurs. Il y a même apparemment une grande divergence d'opinion relativement à la signification du nouveau bill sur les chemins de fer et quant à ce qu'il convient de faire au sujet du service-voyageurs peu rentable. Le problème est très bien résumé dans le numéro de novembre 1964 de la revue «Canada Month». Le rédacteur et administrateur M. John Kettle, dans un article consacré à ce bill, rapporte comme suit la position du Canadien-National:

Un représentant officiel du Canadien-National m'a dit: Je crois que le Canadien-Pacifique a mal compris. La nouvelle loi prétend que nous devrions tous faire cesser les pertes dues au service-voyageurs. Selon

nous, un service-voyageurs doit être rentable ou ne pas exister. Ils agissent comme si cela signifiait qu'ils doivent cesser toute exploitation du service-voyageurs.

Ne serait-il pas mieux que la ligne de conduite du Canadien-Pacifique se range quelque peu parallèlement à celle du Canadien-National? Ne vaudrait-il pas mieux que la Canadien-Pacifique encourage le service-voyageurs par l'amélioration de son matériel, le remaniement de ses horaires et la modernisation de ses services? De cette façon, au moins les pertes de ce service pourraient être réduites. Il semble vraiment que les efforts du Canadien-Pacifique dans ce secteur convergent dans la direction opposée. On a nié avoir tenté un effort délibéré en vue de surcharger le *Canadian* et le réduire en importance, mais la disparition du *Dominion* ne pourra qu'avoir de mauvais effets sur le *Canadian*. Depuis son existence, le *Canadian* s'est mérité une renommée mondiale. Un train transcontinental local n'aurait pas atteint cette excellence. Ce haut niveau a pu s'obtenir grâce à une fidélité complète à un horaire propre à créer toutes les qualités d'un voyage agréable: le maintien d'une vitesse constante par tout le pays, l'élimination d'arrêts superflus et une grande ponctualité. Les hommes que je représente m'affirment qu'il est impossible de conserver cette excellence à laquelle le *Canadian* était appelé et prendre en même temps en main le surplus de travail qu'occasionnerait la disparition du *Dominion*. Partout, on redoute fort que le service du *Canadian* se détériore au point où le public le dédaignera également et ainsi tout sera perdu. Il n'y a pas si longtemps, le *Dominion* n'était pas un train local, mais la disparition de plusieurs trains locaux a contribué à sa détérioration.

Bien que le Pacifique-Canadien ait nié se diriger vers l'élimination de son service-voyageurs, les événements de dernière heure comme le retrait du *Dominion* et des trains de voyageurs entre Ottawa et Toronto et entre Montréal et Toronto prouvent le contraire. Il faut s'attendre à ce que cette tendance continue aussi longtemps que le National-Canadien sera prêt à se charger du transport ferroviaire et à y attirer le public.

Si je parle du transport ferroviaire des voyageurs comme d'une «charge», c'est que le Pacifique-Canadien en a décidé ainsi. D'ici quelques semaines, votre comité aura l'occasion d'entendre les représentants du National-Canadien et vous serez alors en mesure de déterminer si cette compagnie considère ses voyageurs, comme une «charge». Que cela soit ou non, il n'en reste pas moins que les Canadiens et les touristes étrangers sont prêts à dépenser aux environs de cent millions de dollars par année pour leur transport par chemin de fer. Ce montant croîtra, pensons-nous, au même rythme que la population et l'économie. Nous croyons de plus qu'il y va de l'intérêt du pays que les deux compagnies se partagent la charge ou le privilège, selon le cas, de procurer le service-voyageurs. Que la nécessité de ce service constitue une «demande réelle», comme le Pacifique-Canadien l'interprète, ou encore une demande de fait, comme les circonstances semblent l'indiquer, ce ne sont là qu'arguties. La nécessité de transporter les gens par tout le pays existe, de même que la nécessité d'attirer le touriste chez nous. Le service-voyageurs des chemins de fer est un bon moyen d'envisager cette nécessité.

Nous ne sommes cependant pas d'avis qu'il soit dans l'intérêt du pays de faire du National-Canadien la bête de somme du service-voyageurs ferroviaire. Les centres urbains et autres desservis par le Pacifique-Canadien ne doivent pas souffrir d'une perte de service, comparativement aux régions que dessert le National-Canadien. Les différents services devraient être équilibrés de sorte que la charge du trafic-voyageur, si charge il y a, le soit aussi; il en résultera un

équilibre dans la concurrence du trafic-marchandises, lequel se trouve parfois défavorisé à cause du trafic-voyageurs.

Nous n'hésitons pas à dire que ce dernier service devrait être subventionné par le gouvernement du Canada. Les subventions devraient se répartir selon une constante et non pas sur une période de quatre ans seulement, comme l'envisage la Commission McPherson. Les subventions massives dont jouissent, grâce au peuple canadien, tous les autres modes de transport concurrentiel, et qui se trouvent à la source même de leur concurrence, nous forcent à adopter cette position. Les avions de transport qui bénéficient des immenses services qu'offrent les aéroports canadiens sont bien loin de pouvoir défrayer toutes ces facilités. Les tarifs des grandes compagnies d'autobus ne reflètent sûrement pas le coût de construction et d'entretien de notre réseau routier actuel et les frais des usagers de la voie maritime du Saint-Laurent manquent autant de réalisme si l'on considère le coût de construction et d'entretien de ce canal. Tous ces services constituent cependant des valeurs nationales et sont fournis par des subventions sous une forme ou sous une autre. Il devrait en être ainsi du transport des voyageurs par chemin de fer.

Conclusions:

1. Nous proposons que votre comité recommande au Parlement que l'exploitation d'un système moderne et efficace de transport des voyageurs par chemin de fer est dans l'intérêt du pays; qu'un tel système soit fourni sur une base relativement égale par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien grâce au concours de subventions fédérales dont l'étendue sera déterminée par un nouveau mandat conjointement avec la Commission des Transports du Canada.

2. Dans le but de procurer un service ferroviaire moderne et efficace pour les voyageurs et de le maintenir, votre Commission devrait suggérer les moyens d'aboutir à la rationalisation du transport ferroviaire pour les voyageurs. A cette fin, notre organisme recommande d'étendre la législation du projet de loi C-120 de la vingt-deuxième session de la vingt-sixième législature. Nous proposons la création d'une «direction de la rationalisation des services ferroviaires» pour remplacer la Direction de la rationalisation des lignes d'embranchement projetée dans le bill. Cette autorité aurait juridiction sur la *rationalisation* de tout service des chemins de fer recevant des subventions du gouvernement canadien. Les mandataires agiraient selon les recommandations de la Commission des Transports du Canada en ce qui concerne les subventions à débourser pour les services ferroviaires ayant été déclarés d'intérêt national.

3. Nous appuyons la ligne de conduite touchant le transport national proclamée dans le bill, et qui se lit comme suit:

> Nous déclarons par la présente que la ligne de conduite du Canada en matière de transport national est la réalisation d'un système de transport efficace, équilibré et entièrement adéquat, permettant aux chemins de fer et aux autres modes de transport d'entrer en concurrence selon des conditions qui assureront, sauf dans les régions où existe un monopole du transport,
>
> *a*) que les règlements touchant le transport ferroviaire, eu égard à l'intérêt national, ne seront pas de nature à empêcher les chemins de fer d'entrer librement en concurrence avec les autres modes de transport;
>
> *b*) que tout mode de transport paiera la valeur réelle des ressources, des facilités et des services fournis grâce aux fonds publics;

c) que chaque moyen de transport, autant que faire se peut, recevra des compensations pour les moyens, les facilités et les services qu'on lui demande de dispenser au moyen d'un impôt ou d'un prélèvement statutaire;

et les dispositions de cette loi sont adoptées en conformité avec et dans le but de réaliser la politique nationale de transport en ce qui a trait aux chemins de fer soumis à la juridiction du Parlement.

Le tout est respectueusement soumis.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Avant que nous passions à l'examen du mémoire de M. Walter, je désire porter deux propositions à l'attention du comité. La première a pour but de demander à la Chambre la permission de siéger alors que la Chambre siège elle-même jeudi le 17 mars 1966, afin de prendre connaissance du mémoire de l'Association cnanadienne des dirigeants de syndicats de cheminots.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je vais en faire la proposition.

M. BYRNE: Je vais appuyer cette proposition.

Il en est ainsi décidé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): La seconde proposition concerne l'impression du mémoire de la Fraternité des mécaniciens de locomotive en appendice au procès-verbal des délibérations et des témoignages d'aujourd'hui.

M. MCINTOSH: Je vais en faire la proposition.

M. BYRNE: Je vais appuyer la proposition.

Il en est ainsi décidé.

M. MCINTOSH: Monsieur Walter, j'ai quelques questions générales à poser relativement à votre mémoire. Pourrais-je vous demander ce que vous entendez par l'expression «intérêt national» qui apparaît à la page 2? Vous avez entendu ce que le représentant du Pacifique-Canadien a déclaré l'autre jour. Je me demande si nous pourrions savoir le sens que vous prêtez à cela?

M. WALTER: Pour autant qu'il s'agit des services de transport de passagers, je dirais que «intérêt national» signifie le fait d'avoir des trains qui circulent à des intervalles fréquents, qui dispensent des moyens de transport plus que suffisants aux habitants du pays. Je ne suis pas d'accord avec l'idée du Pacifique-Canadien selon laquelle tous ces services doivent être rentables.

M. MCINTOSH: Je vais poser toutes mes questions en regard des services de transport de passagers. Que je l'exprime ou non, c'est ce que j'ai l'intention de faire.

Ma prochaine question a trait une fois de plus à la page 2. Je veux vous questionner sur la charte. Est-ce que la charte a exprimé l'avis que le Pacifique-Canadien devrait maintenir le service de transport de passagers?

M. WALTER: Je pense qu'il s'agit là d'un point qu'il faudrait déterminer. Il semble y avoir une profonde divergence d'opinions sur cette question. Je ne crois pas que la première charte avait l'intention que le Pacifique-Canadien ne devrait pas suivre le progrès, et qu'il devrait maintenir en opération à travers le pays un service au moyen de deux ou trois vieux wagons de bois circulant d'un bout à l'autre du pays deux fois la semaine. La permière charte, je pense, avait pour but l'exploitation d'un chemin de fer qui, à cette époque, comprenait un service de transport de passagers, le meilleur qui ait pu exister alors.

M. MCINTOSH: Vous soutenez donc que le Pacifique-Canadien est tenu d'exploiter un service de transport de passagers quelconque?

M. WALTER: Qui soutiendrait cela?

M. MCINTOSH: Le Pacifique-Canadien.

M. WALTER: Je n'ai pas saisi votre question.

M. MCINTOSH: Ma question est: est-ce que vous soutenez que le Pacifique-Canadien est tenu par la charte d'exploiter un service de transport de passagers par chemin de fer?

M. WALTER: Je soutiens qu'il est tenu de demeurer dans le service de transport de passagers.

M. MCINTOSH: Ensuite, plus loin, à la page 6, vous parlez d'un réaménagement des horaires. Je désire vous demander ce que vous entendez par là.

Au centre de la page, dans la même ligne, vous parlez de moderniser le service. Pourriez-vous nous dire ce que cela signifie?

M. WALTER: Pour ce qui est du réaménagement des horaires, nous avons entendu plusieurs plaintes au cours des audiences devant la Commission des transports du Canada, relativement à l'enlèvement du *Dominion* et à la possibilité de transférer les passagers à bord de trains se rencontrant à divers points du pays. C'est ce à quoi je songeais lorsque j'ai dit cela.

Pour ce qui est de la modernisation de l'équipement...

M. MCINTOSH: Avant que vous passiez à cela, pourrais-je vous demander si vous croyez qu'il est possible pour le Pacifique-Canadien de réaménager ses horaires en les améliorant par rapport à celles qu'on a connu au cours des cinq ou dix dernières années?

M. WALTER: Je ne pense pas qu'il soit possible de réaménager les horaires du *Canadian* de façon sensible, mais je pense qu'il aurait été possible de réaménager les horaires du *Dominion*.

M. MCINTOSH: De quelle façon?

M. WALTER: On aurait pu l'accélérer jusqu'à un certain point, peut-être en retardant le moment du départ. Cependant, bien entendu, cela va de pair avec la prochaine question qui a trait à la modernisation de l'outillage. Le *Canadian* peut conserver l'horaire qu'il a surtout à cause de l'outillage dont il est muni. Nous avons entendu M. Sinclair lorsqu'il a dit que les passagers, lorsqu'ils voyagent sur le *Dominion* durant l'été, s'attendent à recevoir le même service auquel ils ont été habitués sur le *Canadian*. Il a admis que l'outillage du *Dominion* n'est pas comparable à celui du *Canadian*. C'est ce que je veux dire lorsque je parle d'améliorer l'outillage. Vous avez vu le National-Canadien prendre des wagons, quasi aussi vétustes que certains de ceux qui sont utilisés pour le *Dominion*, et les moderniser en y installant des réfrigérateurs, un système d'air climatisé et en modernisant les intérieurs et ainsi de suite. Ces transformations ont été effectuées. Ie National-Canadien a amélioré son outillage. Il en a résulté que le *Canadian* et le *Panorama*, ou n'importe lequel des trains du National-Canadien, s'équivalent en fait du confort des passagers. Vous avez entendu M. Emerson dire—je crois que c'est lui qui a dit cela—que l'outillage du *Canadian* était de beaucoup supérieur à celui dont étaient munis les convois du National-Canadien. Cependant, en faisant cette déclaration, je crois qu'il voulait faire allusion au fait que l'outillage du *Canadian* est entièrement fabriqué d'acier inoxydable, et du strict point de vue du fonctionnement, il nécessite moins d'entretien et constitue donc un meilleur convoi de chemin de fer. Cependant, du strict point de vue du confort des passagers, je ne pense pas qu'il y ait aucune différence entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. MCINTOSH: On a dit plus tôt—je ne suis pas certain que ce mémoire en fasse mention ou s'il en est question ailleurs—que le chargement des wagons de service pour le courrier et les messageries a tendance à ralentir les horaires.

M. WALTER: Je pense avoir parlé de la circulation en tête de convoi. Cela nuit au service si cela se fait sur le plan local, mais les chemins de fer sont en

train d'abandonner cette méthode. Ils distribuent maintenant leur fret et les colis envoyés par messageries au moyen de camions.

• (10.50 a.m.)

Je voulais parler de wagonnées qui vont de Montréal à Winnipeg, ou qui peuvent se rendre ensuite à Vancouver. C'est de cela que j'ai voulu parler. Il en a été question au cours de la discussion relative à la manutention du courrier transporté à bord du *Dominion*.

M. McINTOSH: A la page 9 vous parlez d'un «service ferroviaire efficace». Je viens tout juste de passer à ce point parce que vous avez mentionné quelque chose qui me l'a rappelé. Diriez-vous que pour avoir un service ferroviaire efficace il faudrait cesser cette méthode qui consiste à charger des wagons de service en tête de convoi?

M. WALTER: Non, je dirais que si la circulation à une extrémité du convoi contribue au coût global de l'exploitation de la ligne, si cela peut apporter des profits à cette ligne, il faudrait alors dispenser ce service. Je veux parler du transport sur de longues distances. Je ne dis pas qu'on devrait arrêter le train à chaque gare pour en décharger les messageries comme cela se pratiquait autrefois.

M. McINTOSH: Désirez-vous dire quelque chose de plus relativement à l'expression «service ferroviaire efficace»? Avez-vous une explication pour justifier l'emploi de cette expression? Qu'entendez-vous par service ferroviaire efficace?

M. WALTER: Par l'expression service ferroviaire efficace, j'entends un service qui vaut ce que le peuple canadien paie pour l'obtenir. C'est ce que j'entends par service ferroviaire efficace.

M. McINTOSH: Comment détermine-t-on cela?

M. WALTER: J'ai suggéré que, conformément à la législation proposée, il devrait y avoir un service de transport de passagers ou des services ferroviaires qui soient rationalisés par une autorité. J'ignore si rationalisation est le mot juste ou non, mais c'est le mot suggéré par ceux qui ont élaboré la législation. Je pense qu'il faudrait instituer cette autorité, et je pense qu'elle devrait fonctionner conjointement avec la Commission des transports du Canada comme cela se fait pour l'attribution des subventions versées au pont-rail entre les Maritimes et ici et jusqu'au Nord ontarien. On verse des subventions pour maintenir ce service.

M. McINTOSH: A la page 8, vous avez parlé d'octrois de subventions. A la lumière de l'observation que vous venez tout juste de soulever relativement à ce que les Canadiens devraient payer pour cela, estimez-vous que les passagers devraient payer le coût total ou bien croyez-vous que le gouvernement devrait verser une subvention afin d'aider à maintenir le coût des services ferroviaires?

M. WALTER: Je pense qu'il faudrait verser une subvention si les revenus ne peuvent suffire aux dépenses encourues pour l'exploitation du service. Je pense que cela se fait pour les entreprises de transport aérien. Je ne pense pas que les revenus qu'Air Canada retire du transport des passagers suffisent à eux seuls à compenser les dépenses encourues pour construire les terminus de cette entreprise, évalués à 900 millions de dollars, dans notre pays durant ces dernières années. (?) A cause de cela, je pense que les compagnies de chemin de fer sont placées dans une situation de concurrence injuste parce qu'elles essaient de concurrencer un système qui reçoit de généreuses subventions. Je pense qu'il faudrait subventionner également ces entreprises, afin qu'elles puissent exercer une concurrence sur un pied d'égalité.

M. McINTOSH: A la page 6, vous employez l'expression «maintient des normes». Les hommes que je représente me disent qu'il est impossible de maintenir la qualité supérieure du service dispensé à bord du *Canadian* tout en accomplissant le travail supplémentaire provenant de la disparition du *Dominion*. Pouvez-vous fournir des détails sur ce point?

W. WALTER: Assurément, je puis donner des détails sur ce point parce que j'ai moi-même vu au fonctionnement du *Canadian* et je sais ce à quoi la Compagnie s'attend de celui qui dirige le fonctionnement de ce train. Je ne l'ai pas fait fonctionner en qualité d'ingénieur régulier mais comme ingénieur suppléant.

Avant l'adoption de la ligne de conduite actuelle du Pacifique-Canadien relativement aux services dispensés aux passagers, un mécanicien du *Canadian* recevait souvent le message suivant, «ne rattrappez pas plus de cinq minutes sur le parcours que vous devez effectuer». Si par hasard le train était en retard pour une raison ou pour une autre, peut-être à cause d'éboulement de neigne ou de quelque phénomème de cette nature dans l'Ouest, on nous envoyait cet ordre pour nous empêcher de sauver du temps et de prendre les courbes à une vitesse qui aurait incommodé les passagers. Je suis persuadé que vous les membres du comité, vous êtes trouvés à bord d'un train à un moment ou à un autre et que quand ce train a pris les courbes trop rapidement et il vous a fallu vous cramponner. Cette manœuvre n'est pas dangereuse: je ne veux pas faire croire cela. Je ne veux pas laisser croire que nos hommes consentiraient à diriger les trains de façon téméraire. Cependant, la ligne de conduite a consisté à faire fonctionner le *Canadian* de façon à ce que les gens puissent marcher dans le train tout comme ils pourraient le faire dans cette salle. Pour arriver à cela, et pour que les gens jouissent d'un tel confort, il faut constamment maintenir une vitesse régulière. C'est ce dont je voulais parler.

M. MCINTOSH: A la page 7, vous déclarez être d'avis que «ce montant augmentera avec la population et avec l'économie, vous parlez d'un service de transport de passagers. Vous avez entendu ce que les représentants des chemins de fer du Pacifique-Canadien ont déclaré l'autre jour. J'en suis venu à croire qu'ils estiment que le nombre des passagers à bord des trains est à la baisse et diminuerait encore. Je conclus d'après la déclaration que vous faites ici que vous estimez, qu'avec l'augmentation de la population, la demande de services de transport de passagers augmentera au lieu de diminuer.

M. WALTER: Je crois qu'il en est ainsi. Je pense que le nombre de personnes voyageant par trains doit augmenter parce que les gens de notre pays auront davantage besoin de transport. Je pense que la population du Canada augmentera considérablement au cours des vingt prochaines années. Nous le constatons actuellement dans les aéroports. Il y a cinq ou six ans, on pouvait se perdre dans les nouveaux aéroports. A présent, les aéroports sont remplis. Bien que les entreprises de transport aérien continuent d'ajouter des fauteuils, comme les représentants des entreprises de chemins de fer l'ont déclaré devant nous, il est difficile d'obtenir un fauteuil des entreprises de transports aériens lorsqu'on en a besoin; ils semblent toujours remplis. Je voyage beaucoup par avion moi-même et je suis à même de constater cela.

Il y a actuellement plusieurs Européens dans notre pays, des gens qui sont habitués à voyager par chemin de fer. Plusieurs de ces gens voudront voyager d'un bout à l'autre du Canada au moins une fois au cours de leur vie par chemin de fer.

La population est suffisamment nombreuse pour justifier l'existence d'un bon service transcontinental efficace. Je pense que les représentants des entreprises ferroviaires fondent leur opinion sur ce qui s'est produit de 1959 jusqu'à présent alors que les entreprises de transport aérien se développaient et étaient en mesure de dispenser ce service. Cependant, je crois que la situation commence maintenant à évoluer dans l'autre sens et qu'un plus grand nombre de gens voyageront par chemin de fer.

M. MCINTOSH: Il se peut que je ne sois pas correct en vous posant ma prochaine question, mais la raison pour laquelle je vous demande cela c'est que j'ai l'impression que vous avez personnellement effectué passablement de recherches relativement à tout le problème des services de transport de

passagers. Je veux vous renvoyer à un discours qui a été prononcé par le chef de l'Opposition à la Chambre des communes le 15 février alors qu'il a parlé de législation américaine en vertu de laquelle 90 millions de dollars sont affectés aux recherches de moyens plus nouveaux et plus rapides de transport ferroviaire.

En vous basant sur les recherches que vous avez faites, pouvez-vous dire quelque chose concernant le genre de service accéléré des chemins de fer auquel nous pouvons nous attendre? Je crois que vous avez entendu ce qui a été dit, par M. Sinclair il me semble, au sujet des trains japonais. Selon vous, pourrait-on introduire ce genre de train au Canada ou bien dans certaines régions du Canada?

M. WALTER: Je pense que c'est possible. Je n'ai pas étudié la question autant que je l'aurais voulu. Je me suis basé seulement sur les contacts quotidiens de la fraternité avec ce genre d'affaire.

Notre syndicat aux États-Unis avait appuyé la loi à laquelle vous vous rapportez—qu'on appelle en général, je crois, le *High Speed Ground Transportation Act*—par laquelle le gouvernement des États-Unis va fournir quelque chose comme quatre-vingt-dix millions de dollars au cours des trois prochaines années, pour fins de recherche dans ce domaine. Je crois que le Canada pourrait bénéficier de cette recherche. Si les fabricants aux États-Unis sont capables de présenter une nouvelle conception de matériel roulant pour voyageurs, ils vont chercher des clients pour leur matériel, et nous bénéficierons directement de ces quatre-vingt-dix millions de dollars. Mais nous devons faire des recherches de notre côté, parce que le genre de matériel dont ils parlent ne peut pas être mis sur nos rails actuellement.

L'idée est que ce sera du matériel léger, dont le centre de gravité sera placé bas. Ils mettent aussi à l'essai un nouveau principe qui leur permet de tenir les wagons dans un arrangement à berceau, cet arrangement éliminant en partie le roulis des voiturees lorsque le train entre dans un tournant. Cela permettra au train de prendre les virages à une vitesse plus élevée.

On estime—cette nouvelle n'est pas officielle, mais nous avons entendu dire—que la compagnie *United Aircraft* qui effectue des recherches sur ce projet ou qui produit ce train, s'attend à ce que ce train roule à une vitesse moyenne de cent milles à l'heure entre Toronto et Montréal sur les lignes en existence du National-Canadien. Est-ce vrai ou non, je ne le sais pas, mais je sais qu'on devrait introduire un nombre assez considérable de changements dans l'exploitation de la ligne avant qu'on incorpore ce genre de train dans les mouvements actuels sur cette ligne. C'est pourquoi les chemins de fer devraient entreprendre quelque recherche au Canada. Ils ne sont pas disposés à dépenser de l'argent pour ce genre de recherches parce que le secteur de leurs opérations, auquel les résultats de ces recherches s'appliqueraient, ne leur fournit pas l'argent nécessaire dans la poursuite de ce genre de recherches. Je pense que cela entrerait dans la ligne des subsides. On doit étudier cette question.

M. MCINTOSH: Merci, M. Walter.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): M. Orlikow.

M. ORLIKOW: J'aimerais poser à M. Walter quelques questions concernant l'effet des changements entrepris par le Pacifique-Canadien depuis qu'il a commencé à réduire les services du «Dominion». Quels effets ces changements ont-ils eus sur le nombre d'emplois? Je crois que c'est M. Crump qui nous a dit le premier jour, que le nombre d'individus déplacés était, de mémoire, certainement moins de 200 au total, et que le reste des gens ont été absorbés dans d'autres services et ainsi de suite.

Il est évident d'après les renseignements que nous avons reçus de certains autres syndicats, et en examinant la situation, non peut-être depuis 1965 mais

de 1959 à 1960 quand on s'est mis à faire les changements, que les réductions de personnel étaient de beaucoup plus élevées que le nombre donné par M. Crump. Je me demande si vous n'avez pas d'information quant à l'effet des changements sur l'emploi des gens que vous représentez dans votre syndicat?

M. WALTER: Je n'ai pas d'information à ce sujet parce que je ne me suis pas occupé de la question, car, simplement, elle n'a pas d'effet direct sur les mécaniciens. Par cela je veux dire que la direction des promotions revient du mécanicien au chauffeur de locomotive; et quand on supprime des positions entraînant ainsi des pertes d'emploi pour les mécaniciens, les hommes au bas de la liste deviennent alors chauffeurs ou aides-mécaniciens. Donc, il n'y a pas de vraie perte d'emploi en ce qui concerne les mécaniciens. Il y a, cela va de soi, une perte de bons emplois, et cela touche nos hommes qui ont travaillé pendant de nombreuses années afin d'obtenir l'ancienneté pour tenir ces bonnes positions.

Je crois que vous devriez traiter de la question des pertes d'emploi avec M. Wright, lorsque celui-ci apparaîtra pour le CLRA.

M. ORLIKOW: Serait-il possible de calculer combien de positions de mécanicien ont été éliminées?

M. WALTER: En un coup d'œil, je dirais qu'à cause de la suppression du «Dominion» et du transfert des services entre Ottawa et Toronto, et entre Montréal et Toronto une perte probable de cinquante missions de voyageurs s'ensuivit.

M. ORLIKOW: J'ai seulement une question de plus, M. Walter. Dans votre mémoire, à la page 9, vous suggérez l'établissement d'un bureau de rationalisation des services du rail, pour remplacer le service proposé de rationalisation des lignes secondaires. Pensez-vous sérieusement, monsieur Walter, qu'un service s'occupant des chemins de fer seulement, peut vraiment remplir la tâche? En fin de votre mémoire vous parlez de la nécessité d'établir une politique nationale de transport pour y inclure tout le panorama des transports: chemins de fer, lignes aériennes, autocars, camions et toute transportation commerciale. On devrait décider des moyens les plus efficaces pour traiter de la transportation entièrement, et aussi étudier le question de savoir, si nous devons dépenser, pour la modernisation des chemins de fer, l'argent que nous dépensons maintenant pour les autoroutes, les aéroports et ainsi de suite.

M. WALTER: Je crois que je serais d'accord pour un ministère des Transports. Un membre de la Chambre des communes—je ne me souviens pas de la personne, mais j'ai lu ses remarques—a dit qu'il faudrait aussi nommer un ministre associé pour chaque segment du système de transport, afin que chaque chose puisse être réglée convenablement. Mais alors, si on le faisait, je pense qu'on aurait des problèmes en ce qui concerne les provinces probablement. Je crois que tous les services de transport devraient être réglementés par une autorité fédérale.

M. ORLIKOW: Nous n'avons pas de ministères distincts ou des ministres associés particuliers, mais le ministre des Transports a maintenant, en ce qui concerne le gouvernement fédéral, juridiction sur chaque segment. Il me semble qu'il n'y a pas vraiment eu d'étude de faite sur les moyens d'assurer la meilleure exécution de la tâche en entier. Il ne me semble pas qu'il y ait aucune relation entre l'intérêt porté à la question de savoir si nous devons dépenser de l'argent pour les chemins de fer, et la question de savoir si nous devons dépenser de l'argent pour les lignes aériennes ou la route transcanadienne par exemple. Ainsi le débat sur la priorité des subsides soit aux lignes aériennes, soit aux camionneurs, soit aux chemins de fer est fort spécieux. Nous l'ignorons en vérité.

Je me demande si votre organisation avait considéré d'une manière quelconque l'opportunité d'une étude globale des aspects afin d'arriver à une ligne de conduite qui prendrait le meilleur de chaque contribution.

M. WALTER: Notre organisation fait partie du Comité de législation intérieure. Dans notre mémoire annuel au gouvernement du Canada nous avons proposé l'adoption d'une politique nationale de transport et la création d'une direction—vous l'appellerez comme vous voudrez—pour diriger toute forme de transport au pays. J'adopte la même position.

M. ALLMAND: Dans votre mémoire vous indiquez une préférence pour la continuation du service de voyageurs. Si le Pacifique-Canadien pouvait assurer plus de services de voyageurs en introduisant l'automatisation et d'autres méthodes d'économie de travail, votre syndicat serati-il prêt à accepter ces événements même si cela signifiait l'élimination ou la réduction de certains postes?

Je vous pose cette question parce qu'au moment de la présence de M. Emerson, je lui ai demandé si sa compagnie pouvait augmenter les services de voyageurs moyennant l'introduction de ces méthodes d'économie; il m'a dit qu'il le croyait possible. Je lui demandai quelles seraient les objections au projet et il me répondit: les conventions collectives qui vous unissent actuellement. J'aimerais connaître l'attitude de votre syndicat envers cette question.

M. WALTER: L'attitude de notre syndicat est d'en traiter au moment des négociations de notre contrat. Je ne pense pas que le Pacifique-Canadien ait jamais considéré cet accord comme un vrai obstacle à leur libre action, parce que ces contrats expirent tous les deux ou trois ans. Notre objectif, en traitant de tout changement—et l'introduction des diesels en était un (nous nous en sommes rétablis)—est de maintenir les emplois de ceux qui sont employés au moment donné. Nous n'avons pas essayé de transgresser et d'accepter ce que l'on appelle une sinécure. Nous avons pris la chose de front et nous nous sommes assis pour signer des accords avec les chemins de fer, ces accords assurant plus d'avantages pour les chemins de fer, et plus d'avantages pour nos hommes.

Les diesels sont un très bon exemple de cette attitude. Nous n'avons pas essayé de dire aux chemins de fer quand les diesels sont arrivés: «Vous avez deux et trois locomotives pour un train, alors nous voulons deux ou trois équipes pour ces locomotives». Nous nous sommes mis d'accord qu'un seul homme servirait deux, trois, quatre, cinq et six locomotives progressivement. Ainsi notre syndicat et ses membres en ont profité, et la compagnie a fait du profit sur ses opérations. C'est ce qui a été notre ligne de conduite. Je crois que nous serions capables de faire face à toute situation possible. Si le jour arrive où des trains fonctionneront sans mécaniciens à bord, nous en aviserons alors. En fait, ce jour est arrivé. Nous avons cette situation sur une ligne au Labrador.

M. ALLMAND: Durant ces dernières années, le Pacifique-Canadien a-t-il présenté de nouvelles propositions au syndicat dans le domaine de l'automatisation?

M. WALTER: Pas au nôtre autant que je m'en souvienne. Pardon, les chemins de fer, dites-vous, ou le Pacifique-Canadien?

M. ALLMAND: J'ai dit le Pacifique-Canadien spécifiquement.

M. WALTER: Non, pas à ma connaissance.

M. ALLMAND: En page 6 de votre mémoire vous posez la question «Le meilleur moyen d'obtenir un plus grand nombre de voyageurs pour le Pacifique-Canadien ne serait-ce pas d'améliorer le matériel roulant?» M. Sinclair

disait lors de sa comparution ici que maintenant il n'y avait plus d'usines ou d'industries en Amérique du Nord fabriquant du matériel voyageur. Il a ajouté que par conséquent on ne pouvait pas remplacer présentement l'ancien matériel voyageur. Avez-vous quelque commentaire à ce sujet? Avez-vous des renseignements là-dessus?

M. WALTER: J'ai entendu cette remarque et j'ai été plutôt surpris, car en novembre 1965 le *Kansas City Southern* a acheté dix nouvelles voitures pour voyageurs. Je ne sais où ces voitures ont été achetées, mais il doit y avoir quelqu'un pour les fabriquer. En plus, l'administration du métro de Toronto a acheté, chez les *Montreal Locomotive Works* je crois, un nombre de wagons de métro. Le procédé de fabrication des voitures de métro est très peu différent de celui de production des voitures de chemin de fer pour voyageurs. En outre, tous les éléments du matériel roulant doivent être continuellement fabriqués pour assurer la tenue en service des voitures. Vraiment, je ne crois pas qu'il y ait de problème à cet égard.

Je pense que si le Pacifique-Canadien voulait acheter de nouveaux wagons pour un train comme le *Canadian*, trois ou quatre ateliers de construction brigueraient l'occasion de fabriquer ce matériel. En fait, nous avons vu les fabricants japonais rivalisant pour le privilège de produire le matériel pour le métro de Toronto. Je suis certain qu'ils seraient contents de soumettre un projet pour la construction du nouveau matériel voyageur au Pacifique-Canadien.

Je ne pense pas qu'il y a ici un vrai problème. Je ne devrais pas débattre ce point avec le vice-président du Pacifique-Canadien parce que je n'en sais pas assez. Je ne crois pas, toutefois, qu'on éprouvera vraiment de la difficulté à acheter du matériel roulant.

M. ALLMAND: Si le Pacifique-Canadien n'entretient pas continuellement son matériel voyageur conformément aux normes qu'exige le public, disons, afin de rivaliser d'une façon satisfaisante avec les autres chemins de fer et lignes aériennes, pensez-vous que cela mènerait nécessairement à l'abandon de ces services de voyageurs par le public?

M. WALTER: Je suis de cet avis. J'ai entendu M. Sinclair dire la même chose. Je l'ai entendu dire que les gens préféraient le matériel du *Canadian*, et que lorsqu'ils étaient sur le *Dominion* ils se plaignaient.

M. ALLMAND: Il a dit aussi qu'ils comptaient maintenir le présent matériel du *Canadian* pendant encore dix ans, et ils l'ont depuis dix ans déjà. Ils n'ont pas l'intention de le remplacer. Pensez-vous que cela pourrait influencer les exigences du public vis-à-vis des services de ce train?

M. WALTER: Non, je ne le pense pas. Je ne pense pas qu'au cours des dix prochaines années, l'avancement possible dans la construction de matériel roulant puisse mettre le *Canadian* hors de service comme train transcontinental. Le matériel rapide dont nous avons parlé tout à l'heure, ne convient pas, à mon avis, au service transcontinental. Il est de poids léger et probablement, ne présente pas les mêmes qualités de confort de voyage que le matériel plus lourd, malgré les prétentions du constructeur. Je dis cela parce que, en 1957 et 1958, des chemins de fer aux États-Unis ont mis à l'épreuve des trains légers, au bas centre de gravité. L'*Explorer* sur la ligne du *New York Central* en fut un. Le *Boston and Maine* en avait un; le *Maine Central* aussi bien que le *Pennsylvania* en avaient. Ils étaient construits par trois fabricants. Le National-Canadien en a fait l'épreuve entre Montréal et Toronto. Il était en aluminium léger. On a

trouvé le niveau de bruit à l'intérieur des voitures élevé et l'adaptabilité du matériel insuffisante à leur sens, pour l'accroître en utilisant le matériel actuel en fin de semaine et les jours de congé. Ce sont les quelques désavantages dans le dessin du nouveau matériel roulant. Je ne pense pas que cela aura quelque effet sur les trains transcontinentaux parce que ce matériel ne convient pas aux longs trajets.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): J'ai devant moi deux noms. Avant de donner la parole à M. Bell, j'aimerais rappeler aux membres du comité (je vois des gens entrer et sortir) qu'à ce moment-ci nous sommes exactement en nombre. C'est pourquoi je vous prie de bien vouloir demeurer dans la salle, si vous le pouvez.

Je donne la parole à M. Bell.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): M. Walter, mes questions ont trait à l'étude que vous proposez dans votre mémoire. Je crois que vous y suggérez aux moins deux aspects. Vous proposer que les obligations du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, suivant l'article 315, soient examinées, et que leurs responsabilités envers le public, ainsi que leurs limitations soient déterminées.

Quant à moi, je pense que ce comité devra entendre l'opinion des experts, afin de mettre en question les chiffres du Pacifique-Canadien et ceux que le National-Canadien aura probablement présentés.

Pourriez-vous nous dire où obtenir ces renseignements, et comptez-vous relier tout cela au genre d'étude auquel vous pensez?

M. WALTER: Il est très difficile de répondre à cette question. Nous éprouvons des difficultés à obtenir les services d'experts prêts à travailler pour notre syndicat et qui connaissent suffisamment cette situation. Il est évident que les chemins de fer sont les seuls à avoir des experts, à part la Commission des transports. Le choix logique pour cette étude serait la Commission. Je crois toutefois, que ses pouvoirs sont trop limités présentement pour permettre une pareille étude. Il me semble que lorsqu'elle examine la situation, elle considère uniquement le bien du public d'abord et ensuite, les effets sur le coût d'exploitation du chemin de fer.

Je sais, pour avoir assisté à quelques séances de la Commission des transports, quand les chemins de fer demandaient la permission de retirer un train, que la commission mettait en question une grande partie des dépenses des chemins de fer pour l'exploitation de trains et que dans beaucoup de cas, elle réduisait ces dépenses. Toutefois, le but final de la Commission des transports est de protéger l'intérêt du public. Je pense que si ses pouvoirs étaient délimités d'une manière différente, si elle devait accorder des subsides comme dans le cas des tarifs de marchandises, où elle pourrait combler le déficit des chemins de fer dans l'exploitation de ce service, alors elle verrait d'un autre œil la situation. Mais je pense que c'est le seul endroit, hors les chemins de fer, où vous pouvez trouver des experts capables d'étudier ce genre d'affaire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): En d'autres mots, vous seriez satisfait de voir la Commission des transports s'engager dans cette étude, pourvu que ses pouvoirs soient exactement délimités?

M. WALTER: Oui, et aussi pourvu que le gouvernement se décide sur quelque ligne de conduite indiquant la direction dans laquelle il veut voir le trafic des voyagenrs s'engager.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'ai deux courtes questions à vous poser monsieur Walter. En fin de compte, n'est-ce pas vous qui suggérez que le gouvernement s'approprie les lignes ferroviaires? Je crois que vous avez dit que les lignes ferroviaires pour voyageurs devaient être exploitées dans l'intérêt du pays et que ceci comprendrait presque tous les services-voyageurs actuels.

• (10.35 a.m.)

M. WALTER: Monsieur Bell, je ne veux pas laisser l'impression que nous sommes en faveur de la nationalisation. Nous ne voulons pas que le gouvernement s'approprie les lignes ferroviaires mais plutôt que les services soient maintenus. Si l'exploitation de ces lignes est jugée comme étant dans l'intérêt du pays par un corps quelconque, nous souhaitons alors que les services soient bien partagés entre les deux compagnies ferroviaires. Comme je l'ai dit plus tôt, nous voulons que toute cette question soit étudiée méticuleusement et, si nécessaire, que des subventions soient accordées. A mon avis si l'on exige des compagnies ferroviaires—et dans nos discussions de ce matin nous parlons du Pacifique-Canadien—de maintenir le service-voyageurs, ces compagnies s'exécuteraient d'une manière très économique.

Nous faisons face de nos jours à une situation contraire à celle de 1958 lorsque le National-Canadien ne pouvait obtenir suffisamment de voyageurs pour maintenir deux lignes transcontinentales en exploitation. La compagnie avait essayé alors de discontinuer le service d'un des trains transcontinentaux. Bien que le Pacifique-Canadien exploitait ce service, le National-Canadien estimait à son tout qu'il ne pouvait pas se retirer et a décidé de faire quelque chose pour attirer plus de voyageurs. Je crois que si la même bonne volonté animait les dirigeants du Pacifique-Canadien, cette compagnie améliorerait considérablement son service et son équipement.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Au cours d'une session précédente, j'ai posé quelques questions afin de savoir qui était responsable de veiller à ce que le service à travers la Baie de Fundy soit exploité dans l'intérêt national. J'ai souligné que nous trouvions tous notre intérêt dans ce service, étant donné que son modèle était copié en quelque sorte sur celui du *Canadian*. Comme je l'ai dit plus tôt, le service du Pacifique-Canadien est normal, et peut-être encore bon, dans cette partie du pays, bien que son avenir économique ne soit pas très brillant. Et c'est pour cette raison, croyons-nous, que le service dépérira sans que personne ne fasse quelque chose. Mon problème est que je suis incapable de déterminer à quel moment le gouvernement devrait faire son apparition; en d'autres termes, à quel degré de la détérioration le gouvernement doit intervenir pour assumer la responsabilité dans l'intérêt national, suivant le rapport de la Commission MacPherson. Mais monsieur Walter, vous m'avez presque aidé à résoudre mon problème sur ce point. Vous avez suggéré que dans un avenir rapproché, à la suite d'une étude, le gouvernement devra normalement, dans l'intérêt national et conformément à votre suggestion, prendre en mains la responsabilité des deux compagnies ferroviaires en ce qui concerne le service-voyageurs et qu'une autorité compétente, conjointement avec la Commission des transports, devrait recommander des subventions nécessaires pour l'exploitation de ces services-voyageurs. Est-ce que mon résumé est exact?

M. WALTER: Je crois, monsieur Bell, que votre résumé est exact sauf que vous avez dit: «que le gouvernement s'approprie» et je ne veux pas laisser l'impression que nous voulons que le gouvernement nationalise une partie quelconque du service des chemins de fer.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ainsi, conformément à votre déclaration au sujet des obligations du Pacifique-Canadien, je tiens pour acquis que l'ancienne loi ne laisse aucun moyen au Pacifique-Canadien d'échapper à sa responsabilité l'obligeant à maintenir le *Canadian*.

M. WALTER: Je crois qu'il ne devrait pas y avoir de moyens qui permettraient au Pacifique-Canadien d'abolir un service-voyageurs et je crois, de plus, que cette compagnie devrait maintenir ces services sur une base identique à celle du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous êtes le suivant, monsieur Reid.

M. REID: Votre discussion, monsieur Walter, avec M. Allmand sur le coût du nouvel équipement m'a vivement intéressé. J'ai toujours cru que l'une des raisons pour lesquelles le Pacifique-Canadien cherchait à abandonner le service-voyageurs est parce qu'il trouvait que le coût du remplacement de l'équipement ne pouvait être justifié par les recettes que rapporterait un tel placement.

M. WALTER: Exactement. Je dirai que ceci est conforme à la vérité. De fait, ceci ne s'applique pas seulement au service-voyageurs mais encore au service maritime des Grands lacs.

M. REID: Et vous pouvez affirmer que la compagnie, dans son ensemble, ne peut ignorer la marge des prix qui lui est imposée.

M. WALTER: En effet.

M. REID: Et que les taux pour voyageurs et marchandises, de même que les taux pour le transport maritime, sont gelés conformément à une ordonnance gouvernementale.

M. WALTER: Oui.

M. REID: Pouvez-vous me dire si le Pacifique-Canadien jouit d'une certaine liberté quant aux prix, s'il est appelé à faire la concurrence aux autres modes de transport tel que celui des autobus pour les voyageurs ou celui des camions pour les marchandises? La compagnie, d'autre part, est-elle obligée de se conformer à l'étroite marge imposée?

M. WALTER: Elle peut exiger jusqu'à 5 cents du mille, soit le maximum établi par Commission des transports.

M. REID: Pouvez-vous m'indiquer le nombre maximum de voyageurs que peut transporter le *Canadian* avec 18 à 20 wagons, ce qui est ordinaire.

M. WALTER: Je ne crois pas qu'un train de 18 à 20 wagons soit considéré comme ordinaire, mais plutôt celui de 12 à 14 wagons.

M. REID: Mais le *Canadian* se composait de 18 à 20 wagons.

M. WALTER: D'accord, mais ceci est vrai depuis que le service *Dominion* a été réduit.

M. REID: Je crois que cette situation existait même avant.

M. WALTER: Eh bien, je l'ignorais. Cependant je sais que durant les mois d'été les trains se composent parfois de 22 wagons.

Vous vous rappelez sans doute que M. Sinclair a parlé de la difficulté à maintenir une certaine chaleur dans le train. Là encore, cette situation peut être corrigée par l'achat de nouvel équipement. Comme vous le savez sans doute encore, le National-Canadien a acheté plusieurs locomotives à vapeur qui poussent la chaleur jusqu'à l'arrière d'un plus long train. Le Pacifique-Canadien pourrait faire la même chose. Cette compagnie pourrait augmenter le nombre de wagons d'un train si elle disposait d'un équipement suffisant.

M. REID: Eh bien, en moyenne, combien de places, à votre avis, peut offrir au maximum un tel train? Serait-ce 250?

M. WALTER: Je crois que le chiffre de 250 a déjà été mentionné mais je n'en suis pas certain.

M. REID: J'ai écouté avec intérêt vos conclusions sur la ligne de conduite à adopter en ce qui concerne le transport à l'échelle nationale, et, d'autre part, sur les difficultés qu'occasionnerait la mise sur pied d'une telle ligne de conduite, à cause du tort qu'elle pourrait faire à certains modes de transport. Comme nous le savons, le chemin de fer est le plus ancien mode de transport du Canada.

M. WALTER: Oui.

M. REID: Et comme vous le savez sans doute, on dit que les chemins de fer deviendront inutiles du point de vue de la technique. Je puis donner deux exemples. D'abord, il y a le projet de construction d'un nouvel avion pour 1970, qui est censé pouvoir transporter de 600 à 700 passagers. Ensuite, il y a la mise au point de certains pipelines qui pourraient acheminer vers un certain point des produits solides—et je pense ici à la société Anaconda qui ouvre une nouvelle mine dans le nord-ouest de l'Ontario, où elle étudie la possibilité de faire parvenir des boulettes de minerai de fer à la tête des lacs grâce aux pipelines. Si nous mettons au point une ligne de conduite nationale et que nous constatons par la suite que ces modes de transport, qui ne demandent aucune subvention, sont bien plus efficaces, eh bien les chemins de fer risquent de se trouver dans une mauvaise situation et aucune subvention, aussi importante soit-elle, ne les empêchera de mourir. Ceci me porte à croire que si nous avions une ligne de conduite nationale, cette dernière devrait être assez flexible pour qu'elle prenne en considération ces créations techniques. Vu ce qui précède, ne devrions-nous pas considérer le fait que peut-être dans dix ans les chemins de fer seront inutiles?

M. WALTER: Eh bien, je ne crois pas que ces créations techniques se réalisent du jour au lendemain. Les chemins de fer ont survécu à la menace du pipeline, pour le transport du gaz et des produits pétroliers à partir de l'ouest canadien. Il est vrai qu'ils ne transportaient pas beaucoup de ces produits avant l'apparition du pipeline, mais ils transportaient du charbon. Par ailleurs, le chemin de fer s'est amélioré avec le temps. Les compagnies ont changé leur politique d'exploitation pour faire face à ces nouvelles techniques de transport, et je crois qu'ils ont encore beaucoup de gains à réaliser à l'avenir. Je crois, par ailleurs, qu'il y aura beaucoup de difficultés à surmonter avant de faire transporter par pipeline plusieurs marchandises que le train transporte actuellement. Je pense particulièrement aux automobiles, au bois etc. Je crois qu'il y aura toujours une place pour les chemins de fer si l'expansion de l'économie du pays se poursuit comme plusieurs personnes l'ont prédit.

M. REID: Espérons-le.

M. WALTER: Moi aussi je l'espère.

M. REID: J'aimerais discuter maintenant la question des subventions. Il me semble qu'à chaque fois que l'on soulève cette question, les eaux se troublent. On exerce toujours une pression extrêmement forte sur le gouvernement lorsque cette question est soulevée, et il y a tendance de la part du gouvernement à s'esquiver. Si nous commençons à subventionner le service-voyageurs, qu'adviendra-t-il du principe des subventions, lorsque, par exemple, un nouvel avion verra le jour dans 5 ou 10 ans, même si nous subventionnons maintenant les compagnies aériennes par l'entremise des services DOT, aéroports, radio, radar, sonar etc? En d'autres termes, ces subventions constituent un danger puisqu'elles ne serviront qu'à retarder la disparition du service.

M. WALTER: Je ne crois pas qu'il faudrait continuer à subventionner un service dont on n'a plus besoin Je crois que le service-voyageurs ferroviaire est nécessaire et que son importance augmentera avec vos grands avions. Lorsque ces nouveaux avions verront le jour, je crois que le gouvernement canadien trouvera que les aéroports de Malton et des autres endroits seront inutiles.

M. REID: D'après les devis descriptifs et autres renseignements, je crois savoir que ces nouveaux appareils pourront prendre leur vol sur de courtes pistes.

M. WALTER: Mais je ne parle pas des pistes d'atterrissage. Je pense à ces autres facilités que l'on devra fournir pour le trafic-voyageurs. Je crois que vous trouverez qu'il faudra d'autres aéroports ou en construire de plus grands, et, on trouvera certainement l'argent pour le faire d'une manière ou d'une autre. Il semble que de nos jours, on peut trouver facilement de l'argent pour subventionner les compagnies aériennes et qu'on éprouve énormément de difficultés à trouver des subventions pour les chemins de fer.

M. REID: Les représentants du Pacifique-Canadien ont déjà déclaré que des subventions sont payées pour leur service-voyageurs par les expéditeurs de marchandises. Proposez-vous dans votre plan que le gouvernement prenne en charge les subventions, afin de diminuer ainsi le tarif-marchandises, qui ne serait plus utilisé pour subventionner le service-voyageur?

M. WALTER: Je crois que c'est au gouvernement de prendre cette décision. On trouve au paragraphe b) du texte concernant la ligne de conduite qui a été proposée à l'égard des transports à l'échelle nationale:

> ...chaque mode de transport, autant que faire se peut, paiera le coût réel des ressources, des facilités et services accordés aux frais du public; et c) chaque mode de transport, autant que faire se peut, recevra une compensation pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir en vertu d'une obligation imposée ou statutaire.

Je crois que c'est une ligne de conduite normale à suivre par le gouvernement qui verra à la mettre en pratique.

M. REID: Croyez-vous que l'on puisse réaliser des bénéfices avec le service transcontinental ou bien même ne rien perdre?

M. WALTER: Je ne crois pas vraiment être en mesure de répondre à votre question. Je dis simplement que ce service doit être maintenu, qu'il soit rentable ou non pour la compagnie. Je crois que s'il y avait assez de bonne volonté pour maintenir le service, les compagnies ferroviaires verraient à ce qu'il soit rentable.

M. REID: Croyez-vous que l'avenir du service-voyageurs ferroviaire se trouve dans le service transcontinental ou local pour les régions à population dense?

M. WALTER: Je crois que les compagnies ferroviaires ont des possibilités dans les deux domaines. Je crois que ce nouvel équipement que nous discutons fournira les moyens de transport des passagers entre deux villes, telles que Toronto et Montréal, et je crois que cet aspect devrait être étudié. Je crois encore qu'il y a suffisamment de trafic-voyageurs pour maintenir deux trains transcontinentaux sur chaque ligne ferroviaire à certains moments de l'année.

M. REID: Est-ce que je me trompe en disant que la compagnie qui fournit ce nouvel équipement pour le service-voyageurs est la United Aircraft?

M. WALTER: Non. Il y a encore la compagnie Budd.

M. REID: Mais ces compagnies se sont engagées dans des voies différentes.

M. WALTER: D'accord, mais elles offrent toutes deux un même service.

M. REID: Toute la discussion au sujet de cet équipement, d'après le projet de loi adopté par le Congrès américain, revient au fait qu'elle ne fournit du transport qu'aux régions à population dense de la côte orientale des États-Unis.

M. WALTER: En effet.

M. REID: Et on croit savoir que leurs travaux n'ont vraisemblablement aucun rapport avec notre problème au Canada qui consiste à doter notre pays d'un service national transcontinental.

M. WALTER: Eh bien! si le problème de notre comité ne se rapporte qu'au réseau national transcontinental, d'accord! Cependant, il me semble que nous discutons ici toute la politique de notre service-voyageurs.

M. REID: Merci, monsieur Walter.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Voulez-vous commencer, monsieur Southam.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, plusieurs des questions que j'avais l'intention de poser ont déjà été assez discutées. Cependant, j'aimerais avoir d'autres explications au sujet de votre déclaration reproduite à la page 5, selon laquelle vous dites:

> Il est clair qu'il existe une différence d'opinion marquée entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien quant à la possibilité de réduire les pertes du trafic-voyageurs.

Pouvez-vous, monsieur Walter, donner plus de détails à ce sujet?

M. WALTER: Il semble que le National-Canadien estime pouvoir réduire ces pertes en attirant plus de voyageurs vers son service grâce à son système rouge, blanc et bleu qu'il applique pour les tarifs et autre chose du genre. Lorsque les représentants du Pacifique-Canadien ont comparu devant ce comité, ils ont déclaré avoir essayé le plan d'épargne concernant les tarifs, mais qu'une baisse encore plus considérable a été enregistrée bien que le plan d'épargne ait eu pour effet d'attirer plus de voyageurs. Ainsi, comme vous pouvez le constater, il existe définitivement une divergence marquée d'opinion et j'espère que vous suivrez cette suite d'idées lorsque vous interrogerez les représentants du National-Canadien.

M. SOUTHAM: L'une des raisons pour lesquelles je pose la question est pour souligner le fait que lorsque les représentants du Pacifique-Canadien se sont présentés devant nous, la divergence d'opinion qui existe entre les deux compagnies quant au système de comptabilité pour l'établissement des prix de revient et quant à la manière d'établir les pertes et profits a pu être constatée. Savez-vous si les deux entreprises ferroviaires utilisent le même système pour ce genre de comptabilité et comment parviennent-elles aux chiffres divers qu'elles ont fournis au sujet du service-voyageurs?

M. WALTER: Je ne puis répondre à cette question parce que j'ignore tout sur la comptabilité des prix de revient. Cependant. je tiens à souligner que j'ai mis en doute certains frais que le Pacifique-Canadien a inclus dans son estimation des dépenses pour la mise sur pied d'un certain service.

M. SOUTHAM: Personnellement, comme la plupart des membres de ce comité, je suis convaincu que le service transcontinental pour voyageurs est une nécessité absolue que nous devrions résoudre le problème sur une base pratique tout en étudiant la ligne de conduite à suivre. J'ai écouté avec intérêt la déclaration d'un témoin, la semaine dernière—je crois que c'était soit M. Sinclair soit M. Emerson—selon laquelle il avait appris récemment que le transport aérien offrait définitivement un avantage économique. On discutait à ce moment là des avantages économiques du transport aérien par rapport au transport ferroviaire. D'après les chiffres que j'ai pu recueillir, il semble que la proportion soit de deux à un: en d'autres termes, on peut transporter deux fois plus de passagers par avion que par chemin de fer. L'un des témoins a déclaré qu'à son avis, la proportion était plutôt de quatre à un. Cette proportion fort intéressante est à noter, au cas où elle serait exacte car alors on comprendrait pourquoi une compagnie qui exploite les deux genres de transport, et c'est le cas du Pacifique-Canadien qui possède les services-voyageurs ferroviaire et aérien, est

portée naturellement à diriger ses passagers vers le service aérien plutôt que vers l'autre. Ceci porte à croire, que cette compagnie a toujours montré une tendance très marquée à réduire le nombre des passagers ferroviaires en les acheminant vers le service aérien, ce dernier étant économiquement plus avantageux que le premier.

On peut facilement comprendre cette attitude dans un système de libre entreprise comme le nôtre. Cependant, j'aimerais revenir sur un point qui a été soulevé ce matin et qui se rapporte à l'accroissement de la population et à l'expansion économique. Fait interessant à noter, c'est que M. Crump, dans sa première déclaration au comité, a dit qu'il croyait avoir sousestimé le développement du produit national brut et l'essor de notre économie, en ce qui concerne les services futurs. Je ne désire nullement introduire un autre argument dans nos discussions, mais il est évident qu'à la suite d'une récente vérification de notre service de wagons pour le transport des grains, nous n'avons pas pris assez en considération notre poussée économique en établisant un budget pour ces services. J'envisage la situation en 1967 et je songe à l'industrie touristique qui constitue aujourd'hui la troisième plus importante source de revenus au Canada. On estime que vers 1967, l'industrie touristique atteindra le record d'un milliard de dollars. Ainsi je me demande ce que les compagnies ferroviaires, et particulièrement le Pacifique-Canadien qui fait l'objet de notre étude, se proposent de faire quant aux services-voyageurs, et ce qu'elles ont l'intention d'entreprendre pour faire face à l'augmentation de la demande.

Selon vous monsieur Walter, est-ce que ces compagnies visent assez loin dans l'avenir lorsqu'elles formulent leurs projets en vue de servir le grand nombre de voyageurs qui se trouveront au Canada en 1967, et peuvent-elles nous assurer qu'avec les moyens à leur disposition elles seront en mesure de fournir ce service?

M. WALTER: Non. Au contraire. Je crois qu'elles imitent l'attitude des chemins de fer américains lors de la dernière Exposition mondiale à New-York. Elles essayent de se libérer du service-voyageurs afin de ne pas être obligées de le fournir lorsque le moment viendra. C'est ce que fait, je crois, le Pacifique-Canadien. Je crois, en outre, qu'il cherche à transférer le service-voyageurs ferroviaire au service aérien à cause des facilités qui existent déjà dans ce domaine dant tout le pays. Ces facilités sont sous forme des nouvelles installations qu'on trouve dans toutes les grandes villes du Canada. La compagnie y voit une occasion unique de se lancer dans une entreprise de transport sans avoir à payer le coût réel des aménagements qu'elle doit utiliser pour assurer le service. D'autre part, si elle doit exploiter le transport ferroviaire, elle devra fournir l'équipement nécessaire et maintenir leurs voies à un certain niveau rentable afin de pouvoir exploiter son service de trains. Tout ceci coûte cher. A mon avis, c'est ici que le gouvernement fédéral doit intervenir et subventionner les compagnies ou leur payer le montant des dépenses occasionnées pour l'exploitation de ces services, tout comme il le fait, d'ailleurs, pour les lignes aériennes.

M. SOUTHAM: Vous rencontrez beaucoup de monde grâce à vos déplacements à travers le continent. Trouvez-vous qu'il existe encore beaucoup de personnes, et je pense ici particulièrement aux groupes de quarante ans et plus, qui préfèrent voyager par train plutôt que par avion?

M. WALTER: Eh bien! Je ne crois pas pouvoir vous donner une réponse exacte étant donné que je n'entends parler que des gens qui désirent voyager par avion.

M. SOUTHAM: Je n'ai plus d'autres questions à poser pour le moment.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Voulez-vous commencer maintenant, M. Fawcett.

M. FAWCETT: Je crois, monsieur Walter, que tout le monde sait que si une personne désire faire un voyage par train à destination de la côte occidentale durant les mois, mettons de juin, juillet ou août ou même septembre, elle peut s'estimer chanceuse de trouver des places pour les jours où elle désire faire ce voyage. En tenant compte de mon expérience à cet égard, et à bien d'autres encore, ne seriez-vous pas porté à dire que la demande de transport ferroviaire est aussi nombreuse sinon plus, de nos jours qu'il y a disons sept ou huit ans?

M. WALTER: En effet, je suis d'accord.

M. FAWCETT: Seriez-vous cependant au courant du fait que si quelqu'un désire faire un voyage à destination de la côte occidentale, il serait préférable qu'il fasse des réservations dès maintenant et que, d'autre part, il est possible que ces réservations ne puissent être confirmées pour la journée où il désire voyager?

M. WALTER: Eh bien, d'après ma propre expérience, je puis dire que j'ai voyagé vers l'Ouest au mois de juillet 1965; j'ai retenu ma place près d'un mois à l'avance sur le train du Pacifique-Canadien. J'ai dû me contenter d'une place dans la seconde section du *Dominion*, en quittant Ottawa pour l'Ouest, bien que j'eusse préféré voyager sur le *Canadian*. En quittant Winnipeg, cette seconde section du *Dominion* comptait 24 wagons. Maintenant il faut souligner que bon nombre de ces wagons étaient occupés par des touristes américains et qu'ils avaient atteint Winnipeg par voie, je crois, de Sault. Ceci a considérablement encombré le train de voyageurs. Il était cependant bondé jusqu'à la côte ouest. Je l'ai quitté à Calgary. Ainsi, messieurs, ce genre de situation existe effectivement. Je crois savoir que des gens ont de la difficulté à l'heure actuelle à faire confirmer la réservation de leurs places dans les trains tant du National-Canadien que du Pacifique-Canadien.

M. FAWCETT: Eh bien, je crois que nous devrions admettre tous que la demande de transport ferroviaire ne diminue pas. Je dois ajouter, d'après ma propre expérience, puisque j'ai travaillé sur les trains de voyageurs, que la demande de transport ferroviaire non seulement ne diminue pas, mais au contraire, qu'elle s'accroît d'année en année. Ceci me porte à croire que si l'on exerçait une certaine pression sur ces compagnies afin de les obliger à fournir l'équipement et les facilités nécessaires, on n'entendrait pas tant parler de disparition du service voyageurs.

J'ai travaillé quatre mois, l'été dernier, sur le *Super Continental*. J'étais affecté à la section torontoise, de Capreol à Hornepayne. J'ai vu des passagers faire tout le voyage, de plusieurs nuits, dans les wagons-restaurants et les wagons-salons pour la raison qu'il nous était impossible de leur trouver des places ailleurs. Bien que le transport soit organisé d'avance, il y a toujours des voyageurs qui se présentent à la dernière minute pour prendre le train. Que peut-on faire d'eux? On ne peut pas toujours les renvoyer.

En ce qui me concerne, je crois que la demande de transport ferroviaire est actuellement plus forte qu'autrefois et je ne suis pas de l'avis de ceux qui disent que seules les personnes d'un âge avancé préfèrent voyager par le train. Il y a de nos jours autant de jeunes qui voyagent par le train et, effectivement, un plus grand nombre de jeunes aujourd'hui s'intéressent en plus aux voyages par le train qu'autrefois.

Êtes-vous au courant de la situation qui règne à Sudbury? On y déduit qu'il n'y a pas longtemps, le Pacifique-Canadien cherchait à se débarrasser du transport des voyageurs. La compagnie a éliminé le *Dominion* qui offrait une très bonne correspondance pour Sault.

M. WALTER: Oui, je comprends.

M. FAWCETT: J'ignore combien il a fallu de semaines ou de mois pour fixer de nouveau les horaires des trains pour Sault, afin d'établir une correspondance avec le *Canadian*, mais c'est tout récemment seulement que le tout a été réalisé. Actuellement il existe une très bonne correspondance. Cependant, entre-temps, le service Sault a diminué. Ceci, selon moi, contribue à l'élimination du service-voyageurs plutôt qu'à son accroissement.

Vous avez mentionné autre chose qui concerne particulièrement, je crois, les employés du National-Canadien. Alors que l'on sait que le nombre de voyageurs par le train augmente, disons cependant qu'il est possible que cette augmentation devienne considérable au point où l'on ne pourra plus contrôler efficacement le transport des marchandises. C'est la position dans laquelle le National-Canadien se trouvera. Je sais que plusieurs représentants de cette entreprise étudient le problème actuellement. Je suis convaincu que cette situation ne tardera pas à se produire.

On a parlé de la manutention des boulettes de minerai de fer au moyen de pipelines. J'ignore si vous êtes au courant, mais de nombreuses négociations ont lieu entre les compagnies exploitant les gisements de fer et les entreprises ferroviaires. Ces compagnies cherchent à négocier un prix raisonnable. Elles doivent en arriver à un taux acceptable tant pour les entreprises ferroviaires qui y trouveront leur bénéfice à faire ce genre de transport, que pour les compagnies minières qui pourront se permettre de le payer.

Les meilleures marchandises à transporter sont celles qui sont empaquetées, telles que les marchandises que l'on expédie sur un train rapide, les automobiles et autres marchandises du genre. J'ignore si ça vaut la peine d'ajouter quoi que ce soit à ce que je viens de dire, monsieur Walter. Je n'ai aucune question à poser parce que étant cheminot, je suis bien d'accord avec tout ce que vous déclarez dans votre mémoire.

• (11.05 a.m.)

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): A plus d'une reprise, ce matin, nous nous sommes éloignés quelque peu du sujet, qui est l'étude du service-voyageurs du Pacifique-Canadien. Je vous invite tous, lorsque vous questionnez le témoin, à demeurer aussi près que possible du sujet que nous étudions.

M. PASCOE: Nous avons un mémoire clair et concis devant nous. Je crois qu'on a répondu à la plupart des questions soulevées. J'ai cependant une ou deux questions encore à poser.

A la page 6, M. Walter dit: «les hommes que je représente». Ce mémoire est présenté par la Fraternité des mécaniciens de locomotive. Sont-ils des mécaniciens du Pacifique-Canadien?

M. WALTER: Non, ce sont les mécaniciens de locomotive de toutes les lignes ferroviaires du Canada, à l'exception des lignes du National-Canadien à Terre-Neuve.

M. PASCOE: Comment ce mémoire a-t-il été préparé? Est-ce que sa préparation a nécessité la tenue de réunions avec eux?

M. WALTER: Une réunion de ce que nous appelons le comité législatif national, qui a des représentants dans toutes les provinces et dans les principaux terminus à travers le Canada.

M. PASCOE: Est-ce que ce résumé a été approuvé par eux?

M. WALTER: Oui, en effet. Nous nous réunissons de temps à autre pour discuter le sujet qui nous intéresse aujourd'hui. Ils m'ont autorisé d'aller de l'avant conformément aux discussions que nous avons eues et de préparer un mémoire.

M. PASCOE: J'ai encore une question. Vous avez fait allusion au trafic en tête de convoi du *Dominion*. Y en a-t-il en tête du *Canadian* maintenant?

M. WALTER: La politique du National-Canadien n'a jamais été, comme je le comprends, de faire ce genre de trafic sur le *Canadian*. J'ai remarqué, ces dernières années, un wagon en tête de convoi qui est un genre de wagon express rouge, à bagages. Je ne sais pas ce qu'il transporte mais il traverse tout le pays. J'ignore si ce genre de trafic se fait en tête du *Canadian*, mais au début on ne pensait pas en faire.

M. PASCOE: Est-ce que le trafic en tête de convoi comprend le service principal?

M. WALTER: Par exemple, sur le *Dominion*, on voyait autrefois des wagons de poissons de la Colombie-Britannique, qui avaient quitté la tête des lacs à destination de l'Est.

M. PASCOE: Où ce trafic se fait-il maintenant?

M. WALTER: Cela se fait sur le service de transport rapide. Les fonctionnaires du chemin de fer ont expliqué cela.

M. PASCOE: Toute la tendance de l'exposé semble être en faveur du rétablissement du *Dominion*. Êtes-vous, dirigeants, de la compagnie, tout à fait convaincus qu'il devrait y avoir un second service complet de train transcontinental plutôt que des trains journaliers ou des lignes pour alimenter le *Canadian*?

M. WALTER: Je dirais que nous sommes convaincus que si la compagnie voulait bien s'en donner la peine, elle pourrait s'attirer assez de gens dans cette entreprise pour justifier sa mise en service. Je ne veux pas dire la justifier du point de vue des profits et pertes mais plutôt demander la mise en service d'un tel train. Je ne pense pas qu'elle aurait assez de gens sur le *Dominion*, s'il était rétabli et exploité avec le même équipement qu'auparavant.

M. PASCOE: Est-ce que l'équipement du *Dominion* est encore disponible; Est-il toujours tenu en réserve, ou bien qu'en fait-on?

M. WALTER: J'imagine qu'il l'est. Je peux me tromper mais je crois comprendre que suivant la décision du Conseil ils devront garder cet équipement disponible jusqu'en 1967 quand ils se décideront à l'utiliser, s'il y a lieu.

M. PASCOE: Au cours de la dernière audience, on a fait allusion aux gros nouveaux diesels de 3,000 chevaux-vapeur, ou quelque chose comme cela. Pourraient-ils être utilisés sur le *Canadian* pour faire rouler plus de wagons?

M. WALTER: Ce n'est pas un problème de puissance. Ces nouvelles locomotives diesel électriques que le Pacifique-Canadien achète, sont des unités de transport de marchandises. Le problème de faire mouvoir le *Canadian* à travers le pays ne consiste pas à avoir assez de puissance parce que la compagnie peut simplement ajouter des unités diesel supplémentaires au train pour le faire mouvoir. Ces nouvelles locomotives ne seraient d'aucune utilité pour faire mouvoir le *Canadian*.

M. PASCOE: La plupart des questions que je voulais poser ont trouvé une réponse, comme je disais, mais j'en ai une de plus. Ceci est de mon expérience personnelle. J'ai voyagé vers la côte ouest sur le *Canadian*, l'automne dernier, en partant de Moose Jaw; le *Canadian* était en retard ce jour-là parce que, semble-t-il, il avait été mis sur une voie d'évitement pour attendre le passage du train de marchandises. Est-ce la façon de procéder maintenant?

M. WALTER: Je ne sais pas si c'est la façon de procéder, mais il est possible qu'il en soit ainsi.

M. PASCOE: Je me demandais si c'était la façon générale de procéder.

M. WALTER: Je l'ignore, mais dans l'opération «C.T.C.» où le trafic est réglé par signaux plutôt que par ordres du train, le préposé au trafic n'hésite pas à mettre un train de passagers sur une voie latérale plutôt que le train de marchandises parce qu'il est plus facile pour le train de passagers, dans beaucoup de cas, de prendre la voie d'évitement et cela fait gagner du temps sur un long parcours.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Je devine qu'ils transportaient vos grains pour que vous ayez assez d'argent pour voyager sur le *Dominion*.

M. PASCOE: Je n'y ai pas fait d'objection.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Je pense que nous sommes arrivés à la fin de nos questions maintenant, à moins qu'il y ait d'autres questions à poser.

M. BYRNE: Je n'étais pas sur votre liste, monsieur le président, mais si vous êtes à court d'interrogateurs, je pourrais faire certaines remarques.

Selon M. Walter, les chauffeurs de locomotives ont fait une concession importante quand ils ont négocié le nouveau contrat à la suite de la «dieselisation». Ainsi, vous croyez réellement que le fait de retirer des hommes des différentes unités et de mettre seulement une équipe sur la locomotive de tête, était une concession majeure, malgré que des millions de dollars aient été dépensés pour ce nouvel équipement?

M. WALTER: Je ne dis pas que ce fut une concession majeure. Je l'avance seulement comme exemple de la façon dont notre règle a changé quand nous avons eu besoin d'une seule équipe, d'une seule locomotive. La composition de notre équipe, si vous entendez l'appeler ainsi, fut changée en négociation directe pour faire face aux circonstances issues du progrès technologique. Je ne dis pas que ce fut une concession majeure. Je pourrais même dire que si nous avions tenu ferme pour une équipe, une locomotive, nous pourrions avoir tout perdu. Le résultat final a été que nous sommes arrivés à la règle qui consistait à payer plus à nos hommes pour la responsabilité de faire marcher une plus grande locomotive et la compagnie en a bénéficié.

M. BYRNE: Je désire vous féliciter à cet égard.

M. WALTER: Vous ne devriez pas m'en féliciter parce que cette règle était en vigueur aux États-Unis longtemps avant qu'elle ne soit adoptée au Canada. Nous avons tout simplement appliqué une règle des États-Unis à notre situation au Canada.

M. BYRNE: Je dois dire, monsieur Walter, que vous et moi marchons réellement de pair quant à une question qui est de savoir si oui ou non le Pacifique-Canadien devrait être nationalisé. Nous sommes tout à fait d'accord sur ce point.

Ayant décidé cela, ne pensez-vous pas que ce que les employés du chemin de fer devraient faire réellement, en se rendant compte qu'une opération profitable tend généralement à améliorer les conditions de travail des employés, ce serait de s'efforcer d'aider la compagnie de chemin de fer à attaquer ces problèmes de pertes plutôt que de continuer à assumer des responsabilités qui, ils le sentent, aboutiront à des pertes.

M. WALTER: Je pense que si la situation était si claire que cela, je serais d'accord avec vous, mais ici, nous voyons une situation où il y a un marché manifeste pour un certain service de voyageurs au Canada, et nous voyons ce service en train d'être transféré des sociétés privées où il est considéré comme une charge, à une société nationale où il doit être assuré à plus grands frais pour le pays.

M. BYRNE: Je crois que c'était soit M. Emerson soit M. Sinclair qui ont témoigné qu'à leur avis très peu—s'il en eut—du trafic qui est appelé à dispa-

raître par l'élimination du *Dominion*, sera transféré au National-Canadien. En tout état de cause, le National-Candien fait encore de la publicité par radio et demande des passagers. Il dépense beaucoup d'argent en publicité, de sorte que ceci ne peut être un problème trop sérieux si, en fait, c'est un problème.

M. WALTER: Je crois avoir dit dans mon exposé que je ne crois pas que le National-Canadien sera capable de résister à la tentation de toucher à ce service de passagers supplémentaire même au prix de plus grandes dépenses d'équipement. L'année dernière, ils avaient un déficit de 60 millions de dollars dont une partie résultait de l'achat d'équipement nouveau et de l'amélioration de l'équipement existant. Si cela continue, cela va coûter beaucoup d'argent au peuple canadien. Je suggère simplement que ce fardeau si cela en est un, soit partagé entre les deux chemins de fer et que ce déficit de 60 millions de dollars du National-Canadien soit réduit à condition qu'une partie du fardeau soit placée sur le Pacifique-Canadien.

M. BYRNE: Vous avez dit, dans votre exposé, qu'il y a une demande possible de quelque 100 millions de dollars pour les prochaines années. Voulez-vous dire vraiment qu'il y a seulement une demande de passagers de l'ordre de 100 millions de dollars alors que nous admettons qu'il y a un déficit de 60 millions sur une année?

M. WALTER: Vous aurez à consulter le National-Canadien à ce sujet. Je suis simplement arrivé à la somme de 100 millions en additionnant le prix des places encaissé par les deux chemins de fer pour leur service de passagers l'an dernier.

M. BYRNE: Il y a quelques années, je crois que c'était dans une brochure ou dans un périodique qui paraît sous l'égide de l'Association des chemins de fer du Canada, qu'il était indiqué au moyen de statistiques que le coût d'entretien des voies d'opération de chemin de fer était de 40 à 44 p. 100 du coût de l'opération alors que, par ailleurs, le coût d'entretien des routes pour les autobus et les camions—ce qui peut amener la question du transport des marchandises—était de 13 p. 100. Avez-vous des idées là-dessus?

M. WALTER: La seule idée que j'ai vient de quelques études que nous avons faites quand nous étions sur le point de nous présenter devant la Commission MacPherson sur le transport. A ce moment, nous avons trouvé que le prix véritable de construction et d'entretien des grandes routes, n'était pas à la charge du voyageur des grandes routes. Je sais que c'est très général mais je ne puis me rappeler les chiffres. Avez-vous dit 18 p. 100?

M. BYRNE: Si je me souviens exactement—je puis être à quelques cents près dans un sens ou dans l'autre—c'était tellement saisissant que cela m'est resté dans la mémoire—je pense que c'était 13 p. 100 comparativement à 44 p. 100.

M. WALTER: C'est possible. Je ne sais pas si ces 13 p. 100 représentent le plein prix de construction et d'entretien des grandes routes.

M. BYRNE: Non, ce n'était pas la conclusion. Je crois que la conclusion était bien exacte, soit que le passager de l'automobile, en payant de 13 à 16 cents le gallon d'essence et un permis, plus le montant de recettes générales qui vont dans l'entretien des grandes routes, ne payait pas pour la construction, mais qu'il s'agissait ici plutôt d'une subvention. Ne croyez-vous que votre compagnie devrait consacrer une partie de ses efforts à essayer de convaincre le gouvernement que ceux qui utilisent les grandes routes devraient payer une plus grande part du coût d'entretien des routes, afin que vous puissiez mieux faire la concurrence?

M. WALTER: Nos comités provinciaux font ceci chaque année. Ils proposent au gouvernement de faire payer par le camionneur (permis, taxes sur l'essence,

etc.) un prix raisonnable pour la construction et l'entretien des routes. On nous a accusés, en agissant ainsi, d'essayer d'en bénéficier nous-mêmes. Je présume que c'est ce que nous avons essayé de faire.

M. BYRNE: De quoi vous a-t-on accusés?

M. WALTER: D'essayer d'obtenir des profits pour nos propres gens en faisant cette suggestion.

M. BYRNE: Ce serait justifié. Vous êtes dans une entreprise où s'exerce la concurrence.

M. WALTER: Nous faisons ceci chaque année par nos comités provinciaux, c'est-à-dire, en rencontrant les fonctionnaires du gouvernement provincial.

M. BYRNE: Croyez-vous réellement que ce soit une bonne affaire que de subventionner un service qui, apparement, n'est pas demandé? Vous avez dit ici que nous subventionnons des autobus et des lignes aériennes, ce qui est tout à fait exact et je crois que ceci atteint une somme importante. Cependant, ces services sont utilisés au maximum. Croyez-vous avoir un bon argument lorsque vous dites que nous devrions continuer à subventionner un service qui, apparemment, n'est plus désirable?

M. WALTER: Je ne puis répondre à cela parce que je ne suis pas convaincu que ce n'est pas désirable ou nécessaire.

M. BYRNE: Nous différons d'opinion.

M. MCINTOSH: J'ai une question, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Je pense que M. Tolmie avait d'abord quelques questions à poser.

M. TOLMIE: J'ai une très courte question. Monsieur Walter, dans votre exposé, vous faites la déclaration suivante:

> Les hommes que je représente me disent qu'il n'est pas possible de maintenir le niveau d'excellence précédemment exigé du *Canadian* et de prendre le travail supplémentaire résultant de l'annulation du *Dominion*. Il y a une crainte générale que le service du *Canadian* se détériorera au point où le public n'utilisera pas ce train non plus et alors tout sera perdu.

Avez-vous quelque preuve à offrir aujourd'hui qui montre pourquoi le service sur le *Canadian* s'est détérioré depuis la suppression du *Dominion*?

• (11.25 a.m.)

M. WALTER: Sans prendre en considération les autres services sur le *Canadian*, mes hommes me disent que quand ils sont obligés de faire ces arrêts supplémentaires, ils doivent rouler à une plus grande vitesse de façon à ce que le train arrive à temps. A un certain moment, la Compagnie avait l'habitude d'ordonner à l'équipage du *Canadian* de ne gagner que cinq minutes entre deux arrêts. Elle ne voulait pas que le train roule vite pour causer ainsi du malaise aux passagers. Mais ce n'est pas apparemment la règle aujourd'hui. Le mécanicien qui conduit ce train-là d'ici à Montréal est autorisé, quand il fait des arrêts supplémentaires, d'accélérer et d'amener ce train à Montréal à temps s'il le peut, en respectant évidemment les règles d'opération. Ceci ne donne pas le même confort que nous avions quand le *Canadian* marchait d'après l'ancien horaire.

M. Crump a dit, je crois, que l'horaire du *Canadian* avait fait l'objet d'une sérieuse étude. Il a ajouté qu'il y avait beaucoup participé et je crois cela. L'horaire du *Canadian* est le seul horaire de trains réellement bien imaginé que

nous ayons vu en tant que gens du métier. La façon dont l'horaire était prévu reflétait le genre de pays traversé par ce train.

Nous étions d'accord sur la valeur de cet horaire; mais maintenant, il y a plus d'arrêts prévus et imprévus; par conséquent, ce que l'horaire avait de bon en souffre. Leur horaire n'est pas aussi bon que celui qui avait été prévu au début.

M. TOLMIE: Monsieur Walter, voulez-vous dire que s'ils doivent s'arrêter plus souvent, ils doivent ensuite aller plus vite pour arriver à l'heure prévue et que par conséquent cela incommode les passagers et qu'ils ne font pas un aussi bon voyage qu'avant?

M. WALTER: On a posé cette question à M. Crump de notre comité et il a dit: «Nous n'avons pas de difficulté à arriver à l'heure». Je crois que c'est ce qu'il a dit, il n'est pas difficile d'arriver à l'heure. Cela signifie que le mécanicien conduisant le train n'a pas de difficulté à rattraper le temps perdu lors d'un arrêt supplémentaire ou imprévu. Pour y arriver, il doit conduire le train à une vitesse supérieure à celle prévue lors de l'établissement de l'horaire et cela rend le voyage moins confortable, si je puis m'exprimer ainsi.

M. TOLMIE: D'après ce que vous avez pu remarquer personnellement, y a-t-il d'autres choses qui ont souffert du retrait du *Dominion*?

M. WALTER: Je n'y ai pas pensé du tout; je ne peux vraiment pas vous le dire.

M. MCINTOSH: Monsieur Walter, je n'ai pas eu la réponse à la question posée, je crois, par M. Fawcett. Je crois qu'il vous a demandé s'il y avait des mécaniciens de locomotive qui avaient perdu leur emploi de mécanicien. Vous faisiez des calculs sur un bout de papier et je n'ai pas eu votre réponse.

M. WALTER: Ils n'ont pas perdu leur emploi de mécaniciens de locomotive. Ce qui arrive est ceci: En général, les hommes ayant le plus d'ancienneté sont affectés au service des passagers; les mécaniciens qui autrement auraient dû occuper ces positions sont affectés au service des marchandises, les hommes du service des marchandises passent au service de réserve et ceux du service de réserve deviennent chauffeurs. Ils ne perdent pas leur emploi. Ceux qui sont au bas de la liste travaillent comme chauffeurs de locomotive et assistants.

M. MCINTOSH: Les représentants du Pacifique-Canadien ont dit que les locomotives qui avaient été retirées du service de passagers avaient été employées pour le service des marchandises, de sorte qu'à mon avis, il ne devrait pas en résulter une diminution d'emplois.

M. WALTER: Ce qui arrive probablement dans ce cas est que les locomotives qui sont retirées du service des passagers sont utilisées, conjointement avec d'autres locomotives, pour le service des marchandises et ainsi il n'est pas nécessaire d'avoir des équipes plus nombreuses pour faire fonctionner ce plus grand nombre de locomotives. Vous pouvez faire fonctionner une locomotive diesel conjointement avec une autre. Vous pouvez ajouter jusqu'à cinq ou six unités.

M. MCINTOSH: Il y aurait donc des équipes qui perdraient leur emploi?

M. WALTER: Il y a des équipes dont les membres perdraient leur situation de mécanicien de locomotive du service de passagers, mais ils ne perdraient pas leur emploi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Je crois que nous commençons le second tour de questions. Avant de donner la parole à M. Reid, qui a déjà interrogé longuement le témoin, je désirerais savoir s'il y a quelqu'un qui n'a pas encore posé de questions et qui désirerait le faire. Sinon, je vais donner la parole à M. Reid.

M. REID: J'ai seulement une question, monsieur le président. Par suite du retrait du *Dominion*, le droit des employés de chemin de fer aux laissez-passer a-t-il été affecté de quelque façon?

M. WALTER: Non. Évidemment, les employés ne peuvent pas voyager à bord du *Dominion* puisqu'il n'y en a pas et c'est le train que les employés devaient utiliser lorsqu'il était en service. Pendant les mois d'hiver, lorsque le service de wagons-lits a été retiré du *Dominion*, les employés pouvaient voyager à bord du *Canadian*. Je crois comprendre que les employés du Pacifique-Canadien peuvent en ce moment voyager à bord du *Canadian*. Ils ont donc été incommodés par l'absence du *Dominion*, mais ils peuvent se servir de leurs laissez-passer à bord du *Canadian*.

M. ANDRAS: Puis-je poser une question supplémentaire?

N'est-il pas vrai que les laissez-passer peuvent être utilisés seulement 12 heures avant le départ du train?

M. WALTER: Je n'ai pas vu les derniers règlements émis par la compagnie, mais je crois qu'un employé du Pacifique-Canadien peut réserver seulement une couchette supérieure à bord du *Canadian*. Évidemment, la différence entre le *Canadian* et le *Dominion* est qu'on pouvait monter à bord du *Dominion* n'importe quand et occuper un siège dans une voiture ordinaire, mais à bord du *Canadian* toutes les places sont réservées et, à moins d'obtenir une place réservée aux employés, c'est-à-dire une couchette supérieure, on ne peut monter à bord du train. Une fois à bord du train, je crois qu'il est possible, s'il y a une place disponible, de l'échanger contre une couchette supérieure. En fait, les employés peuvent difficilement monter à bord du *Canadian* car celui-ci est toujours bondé.

M. REID: Les employés paient pour la couchette qu'ils obtiennent mais leur transport est gratuit?

M. WALTER: C'est exact.

M. REID: A peu près comme les membres du Parlement qui bénéficient d'un transport gratuit mais qui paient pour le reste?

M. WALTER: C'est exact.

M. PASCOE: Je voudrais ajouter quelque chose là-dessus. J'ai posé cette question à la dernière séance et M. Emerson a dit que les employés des chemins de fer avaient droit à l'usage sans restriction du *Canadian*, en bénéficiant d'une réduction de 50 p. 100 sur le prix du billet.

M. WALTER: Il ne parlait pas alors du laissez-passer. Il a dit en fait qu'ils étaient soumis à des restrictions quant à l'usage de leurs laissez-passer, mais qu'ils pouvaient voyager sans restriction s'ils payaient la moitié du prix du billet. Ils peuvent faire une demande de voyage à taux réduit et faire les réservations qu'ils désirent.

M. PASCOE: Je comprends, mais ils peuvent utiliser leurs laissez-passer sans restriction s'ils tentent leur chance?

M. WALTER: L'usage de leurs laissez-passer est restreint car ils ne peuvent réserver que des couchettes supérieures; mais s'ils veulent payer la moitié du prix du billet, ils ont le droit de voyager sans restriction.

M. BYRNE: Pouvez-vous m'expliquer monsieur Walter—et je suis certain que vous le pouvez—ce qui fait que l'emploi de mécanicien ou de chauffeur à bord d'un train de passagers est plus recherché que l'emploi de mécanicien à bord d'un train de marchandises? Est-ce une question de salaire ou d'émoluments?

M. WALTER: Non, et en fait, aux termes de notre contrat, les employés sont moins payés par mille pour conduire un train de passagers qu'un train de marchandises.

M. BYRNE: Ou par jour?

M. WALTER: Ou par jour oui. Toutefois, je crois que le facteur important est le fait que c'est un emploi régulier, un travail à heures régulières et les employés peuvent être presque certains de revenir à la maison à la même heure chaque jour.

M. BYRNE: Cela n'a rien à voir avec le salaire?

M. WALTER: Non, cela n'a rien à voir avec le salaire.

M. BYRNE: Naturellement les plus anciens employés peuvent obtenir ces emplois? C'est cela?

M. WALTER: C'est exact.

M. BYRNE: Ce n'est pas nécessairement parce qu'ils sont plus compétents ou qu'ils ont des qualités spéciales?

M. WALTER: Non, c'est l'ancienneté qui compte, mais ils doivent également être compétents pour conduire le train. En d'autres mots, la compagnie des chemins de fer n'intervient pas lorsqu'il s'agit d'ancienneté sauf lorsqu'un homme veut se servir du droit d'ancienneté alors qu'il est physiquement incapable de conduire un train ou que la compagnie juge qu'il est incapable de conduire un train.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Messieurs, je crois que les questions sont terminées pour ce matin.

Y a-t-il d'autres questions avant que le Comité s'ajourne?

M. FAWCETT: Le commentaire suivant fait suite à quelque chose que M. Byrne essayait d'expliquer. Je ne crois pas qu'il ait réussi à expliquer son idée.

M. BYRNE: Ce ne serait pas surprenant!

M. FAWCETT: Je crois que la question de M. Byrne se rapportait à une conclusion que j'avais tirée des paroles de M. Sinclair à l'effet que les syndicats de cheminots ne voulaient pas négocier. Je crois que c'était au sujet de la composition de l'équipage qui avait occasionné des dépenses additionnelles.

Était-ce là une partie de votre question? J'ai cru comprendre que c'était ce à quoi vous vouliez en venir.

M. BYRNE: Non, ma question se rapportait à la mesure de la coopération que la compagnie reçoit du syndicat lorsqu'il s'agit d'adopter des méthodes nouvelles et améliorées telles que l'automatisation, l'emploi de diesel, etc.

M. FAWCETT: Je n'avais pas fait attention à cet aspect de la remarque de M. Sinclair, mais je crois comprendre qu'il a laissé entendre que c'était à cause de l'attitude adoptée au sujet de la composition de l'équipage qu'il leur en coûtait plus cher pour la compensation des employés; à ce propos, je dois dire que je ne crois pas qu'il soit possible de réduire la composition de l'équipage d'un train de passagers, que ce soit l'équipage du train lui-même ou le personnel du wagon-restaurant, etc. Il sera nécessaire d'avoir recours à des méthodes différentes pour faire le service des wagons-lits et des wagons-restaurants si on veut réduire le personnel; et je crois que cette tâche incombe aux compagnies de chemin de fer plutôt qu'aux employés parce que celles-là n'ont jamais mis de l'avant une suggestion qui, à mon avis, aurait pour effet de réduire la composition de l'équipage. Je croyais que c'était ce à quoi vous vouliez en venir quand vous avez posé cette question.

M. BYRNE: Non, ma question avait trait exclusivement à la tête du train ou ce qu'il est convenu d'appeler l'équipage de la locomotive elle-même; dans les anciennes locomotives, il fallait un équipage pour chacune. Je me demandais si M. Walter croyait que ce serait une concession majeure de laisser tomber un équipage des locomotives en arrière. Je crois que la direction de la compagnie a

souligné qu'ils étaient incapables d'obtenir la coopération requise qui aurait pour effet immédiat de justifier les dépenses additionnelles. C'est l'impression que m'a laissée la direction de la compagnie. Je ne sais pas si cette impression est fondée ou non.

M. FAWCETT: Il y a un autre aspect de la question du changement d'emplois, monsieur Walter. Par exemple, les membres de l'équipage de la locomotive, c'est-à-dire les mécaniciens et les chauffeurs, n'auraient pas à souffrir de l'annulation d'un train tel que le *Dominion* autant que les membres de l'équipage du reste du train. La raison n'en est-elle pas que même si plusieurs trains circulent sans chauffeur, aux termes de leurs contrats, à la suite de la Commission Kellog, si un membre d'équipage était employé comme chauffeur on devrait lui donner un emploi de chauffeur même si ses services ne sont plus requis pour la conduite d'une locomotive; par contre, dans le cas des membres de l'équipage du reste du train, ce changement d'emplois a pour conséquence directe pour eux et il en résulte que les employés au bas de l'échelle perdent leur emploi complètement de sorte qu'il doit y avoir une différence entre les deux catégories d'employés.

M. WALTER: Oui, il y a une différence considérable. Si les services des chauffeurs avaient été requis et si ces derniers avaient conservé leur emploi comme dans le temps de la locomotive à vapeur, nous nous serions alors trouvés exactement dans la même situation. Les chauffeurs au bas de la liste auraient été mis à pied par suite de la diminution du nombre de ces emplois.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, j'aimerais, par votre entremise, remercier M. Walter d'être venu ici et d'avoir répondu sans détour aux questions. Je crois qu'il nous a été très utile pour nos recommandations finales.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Merci monsieur Bell.

Je crois comprendre que M. Walter est attendu à Montréal à une heure. Il est prêt à répondre à d'autres questions si vous en avez, mais il a un rendez-vous et à moins que vous n'ayez des questions importantes à poser au témoin, étant donné aussi que vous avez tous eu la possibilité de lui parler ce matin, je crois qu'il serait bien de terminer ici la séance de ce matin et d'attendre la convocation du président.

Êtes-vous d'accord?

D'accord.

APPENDICE C

Exposé de la part de la Fraternité des Mécaniciens de locomotives (Brotherhood of Locomotive Engineers)

Mars 1966

Ottawa

Depuis les premiers temps du Canada jusqu'à notre époque, l'établissement et le maintien de réseaux efficaces de transport et de communications ont été une responsabilité envers le public. Ainsi, il a toujours été reconnu que le Canada ne pourrait retenir son indépendance, en tant que pays souverain, que si la construction des canaux, des routes, des chemins de fer, des pipelines, et des réseaux de la radio et de la télévision etc., eût été prévue d'un point de vue rentable plutôt que dans le but de servir les intérêts économiques et politiques du pays en général. Aussi, il faut dire que l'ancien canal du Saint-Laurent n'était pas rentable et que la Voie maritime du Saint-Laurent ne l'est guère; que la société Radio-Canada coûte des millions au pays; que les pipelines transcanadiens dépendent de l'aide précieux du gouvernement et que les chemins de fer exigent d'énormes subventions soit sous forme d'argent, de vastes terrains ou encore sous forme de chartes ou privilèges particuliers.

Il est sans doute nécessaire de contrôler et de scruter l'encouragement par le public de tels services. Cependant, il faut tout de même que le bien-fondé, d'une façon générale, l'emporte dans ces domaines, en relations du principe des bénéfices et de la définition du besoin ou de l'usage de tels services.

Le service considérable d'un train voyageur transcontinental (bien que cela puisse paraître dispendieux quant aux profits et à la moyenne du trafic-voyageurs) constitue une nécessité absolue en tant que mode de transport pouvant accommoder foules de gens d'une façon sûre et fiable, et ceci en toute saison et en tout temps d'un bout à l'autre de notre vaste continent. Il est évident que l'importance d'un tel service est d'un grand avantage quant à la défense du pays. L'effet psychologique sur les Canadiens est très évident en sachant que différentes régions bien distinctes l'une de l'autre tant au point de vue économique, social ou politique, et que différentes populations sont reliées par le service efficace d'un luxueux train rapide pour voyageurs.

Bref, nous estimons que l'intérêt national en cette affaire demande une large interprétation et une fermeté qui doivent essentiellement l'emporter de beaucoup quant à la question des bénéfices et du nombre de voyageurs transportés ce qui est secondaire et ne demande qu'une interprétation moindre et par conséquent une attention moins arrêtée. Sans doute, le point d'investissement pose un certain problème, mais nous conservons l'espoir que la Commission des transports du Canada et que le Gouvernement canadien sauront bien trouver comme ils l'ont toujours fait d'ailleurs par le passé, les moyens nécessaires une fois que l'on aura trouvé la définition réelle du but en cause.

A travers les années la Commission et autres tribunaux du même genre ont souvent entendu l'opinion qu'en vertu de sa charte originale, le Pacifique-Canadien doit respecter son obligation en vue d'exploiter un réseau ferroviaire, y compris le service de trains-voyageurs. On a suggéré le maintien d'un service de trains-voyageurs à cause de vastes terrains concédés et les subventions autorisées à la compagnie de chemin de fer à travers les années. Notre fraternité ne se propose pas d'argumenter sur ce point. Cependant, elle vous propose et par l'entremise des présentes audiences publiques, elle propose au public et au Gouvernement que la chose soit résolue une fois pour toute. Vu

que le peuple canadien a remis au Pacifique-Canadien sa charte originale, et considérant ladite charte qui se lit en partie comme suit:

> Et la compagnie devra par la suite et pour toujours et d'une façon efficace, maintenir, exploiter et administrer le chemin de fer du Pacique-Canadien.

Il incombe donc au peuple canadien de décider ce en quoi comportent les mots «de maintenir efficacement et pour toujours». Cette condition du contrat original ne devrait pas être interprétée par M. Emerson seul, en sa fonction de gardien des intérêts des actionnaires du Pacifique-Canadien. Il faudrait donc la création d'une commission afin de déterminer la valeur réelle de ces vastes terrains et de tous ces octrois, etc., et afin d'évaluer la proportion de la grande richesse de la société du Pacifique-Canadien, laquelle proportion peut être attribuée à l'aide qu'elle a reçue du peuple canadien. Après en avoir fait le calcul, on pourra ensuite étudier la question de la nécessité relative aux frais d'exploitation des deux convois transcontinentaux sur le réseau du Pacifique-Canadien. On devrait pouvoir alors décider si, oui ou non, l'amélioraion du service-voyageurs actuel serait de façon à soutirer des revenus suffisants pour défrayer les dépenses d'exploitation. Il faudrait également étudier les moyens dont se sert le Pacifique-Canadien pour détourner son trafic d'avant-train lequel est rémunératoire; exemple, le trafic d'avant-train avant l'été dernier produisait des revenus au *Dominion,* mais il n'en est pas ainsi à l'heure actuelle! Les suites qu'occasionne la ligne de conduite de la compagnie du Pacifique-Canadien quant à tous ses trains-voyageurs devraient être étudiées en vue de déterminer si le but de la compagnie en réalité n'est pas plutôt de tâcher à contraindre les voyageurs à se dispenser du service ferroviaire. Une telle étude servirait à déterminer de quelle façon les voyageurs transcontinentaux pourront être transportés si l'on permet à la société du Pacifique-Canadien de réduire ce service ainsi que l'effet de l'augmentation du trafic-voyageur quant à l'exploitation des convois du National-Canadien. Notre fraternité est de l'opinion qu'une telle enquête relève de la Commission des transports du Canada et je cite à cet effet un extrait du volume H. E. B. Coyne, traitant de l'article 315 autrefois 312) de la Loi sur les chemins de fer:

> Avant d'enlever de la circulation un train de voyageurs reconnu comme tel, les compagnies ferroviaires ont l'habitude d'en appeler à la Commission et il arrive souvent que celle-ci reçoive des demandes provenant de différentes municipalités, de chambres de commerce ou d'individus, en vue d'un meilleur service ou d'un changement d'horaire. Les décisions de la Commission dépendent pour chacun des cas des diverses circonstances. Voici les principaux facteurs qui entrent en jeu: *a*) l'intérêt public; *b*) le rapport avec les revenus d'exploitation et les dépenses des compagnies ferroviaires; *c*) le rapport avec certains autres aspects des chemins de fer, par exemple le danger de congestion du trafic en un point donné; et *d*) l'acceptation de la part de la compagnie de fournir tel ou tel service.
>
> (Cf. «Loi sur les chemins de fer»)

Je désire attirer à votre attention l'article *c*). Il est clair qu'une partie du texte se lisant comme suit: ... «occasionnant une congestion de la circulation» ... cause un certain ennui à la Commission des transports. La fraternité opine que la suppression des trains-voyageurs du Pacifique-Canadien imposera un fardeau supplémentaire au National-Canadien dans l'exploitation de convois additionnels si l'on s'attend à ce que cette dernière société s'occupe de ce trafic-voyageurs. Par contre, si comme le prétend la compagnie du Pacifique-Canadian le trafic-voyageurs est si peu rémunérateur, donc, le National-Canadien aura à subir en conséquence de ce trafic-voyageurs qui lui sera forcément imposé, un déficit encore plus considérable dans l'exploitation de ses trains-voyageurs. Les conséquences seront d'autant plus désastreuses et en

somme, seront exactement les mêmes pour le National-Canadien que pour le Pacifique-Canadien tout comme a témoigné son président, M. Emerson.

Si ce n'était qu'un déficit plus considérable pour le National-Canadien par suite du détournement de ce trafic-voyageurs, ce qui en fait est déjà assez sérieux pour le public canadien, mais il y a un autre aspect de la question qui devrait être étudié par votre Comité et ceci est l'effet que produira cette augmentation dans le trafic-voyageurs, en envisageant le mouvement des convois rapides de marchandises, lesquels rapportent le plus grand revenu pour toute compagnie de chemin de fer. Vous vous souviendrez que M. Emerson a traité de cet aspect d'exploitation ferroviaire durant le contre-interrogatoire de M. Frawley, p. 4932, vol. 1123, des audiences publiques tenues par la Commission des transports du Canada. A la question posée par M. Frawley au sujet de surcharger le train-voyageurs «The Canadian», M. Emerson répondait en partie: ... «sans doute, l'exploitation de deux convois au lieu d'un occasionnerait des frais exorbitants, *et ce qui serait exorbitant car ça gênerait le mouvement des marchandises.*»

En somme, M. Emerson appuie le principe de se libérer des trains-voyageurs peu rémunérateurs afin de pouvoir se servir ensuite de ces locomotives et de son matériel roulant afin d'augmenter les recettes dans le domaine lucratif des marchandises. Commerce florissant? Naturellement! Cependant, si cela est pour se faire aux dépens de l'efficacité de l'exploitation du National-Canadien à cause d'une augmentation du trafic-voyageurs, les contribuables canadiens pourront donc s'attendre à payer cher pour le déficit encouru dans l'exploitation des trains-voyageurs du National-Canadien. En plus de ça, il est fort possible que la tâche du National-Canadien soit d'autant plus difficile à faire concurrence pour retenir sa juste part du trafic-marchandises qui est rémunérateur à l'encontre de trains-voyageurs supplémentaires. Naturellement, il y a l'argument à l'effet que le National-Canadien ne sera pas tenu d'absorber le trafic-voyageurs supplémentaire qui résultera si le «Dominion» est supprimé, mais connaissant les instances répétées à quoi est assujetti le National-Canadien, nous doutons si cette dernière sera réellement en mesure de se soustraire à la tentation de se charger de ce trafic même aux dépens d'un investissement considérable pour l'achat du matériel roulant et de locomotives.

Il est bien clair qu'il existe des vues décidément opposées entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien quant à la possibilité de réduire les pertes du trafic-voyageurs. Apparemment, il y a même une opinion très différente quant à l'interprétation d'un projet de loi sur les chemins de fer et quant à ce qu'on devrait faire à propos de l'exploitation à perte des trains-voyageurs. Je crois que le tout se résume dans la publication intitulée «Canada Month» en date de novembre 1964 et plus précisément à l'article de l'éditeur exécutif, M. John Kettle, qui donne un compte rendu de la position du National-Canadien en cette affaire:

> Un représentant officiel du National-Canadien m'a dit: Je crois que le Pacifique-Canadien a mal compris. La nouvelle loi prétend que nous devrions tous faire cesser les pertes dues au service-voyageurs. Selon nous, un service-voyageurs doit être rentable ou ne pas exister. Ils agissent comme si cela signifiait qu'ils doivent cesser toute exploitation du service-voyageurs.

Ne serait-il pas mieux si la ligne de conduite du Pacifique-Canadien était plutôt la même que celle du National-Canadien? Ne serait-il pas plus avantageux pour le Pacifique-Canadien de cultiver le trafic-voyageurs en améliorant son matériel roulant, en modifiant ses horaires et encore en modernisant ses services? Ainsi, les pertes du trafic-voyageurs seraient du moins allégées! Il me semble parfaitement clair que les efforts du Pacifique-Canadien sont distinctement opposés en ce qui regarde le trafic-voyageurs. Bien qu'il ait été nié, il semble toutefois qu'un effort délibéré ait été fait en vue de surcharger le convoi «The Canadian» et ainsi réduire sa qualité reconnue en tant que maximum de

confort. Cela laisse néanmoins à supposer que la suppression du «Dominion» affectera d'une façon adverse le convoi «The Canadian». Durant les années de son existence, le train «The Canadian» s'est acquis une réputation mondiale. Le prestige de ce convoi «par excellence» n'a sûrement pas été obtenu en exploitant un convoi transcontinental ambulant d'un endroit à l'autre. Au contraire, le niveau du service «par excellence» du train «The Canadian» n'a été maintenu que par une adhésion traditionnelle à l'horaire conçu de façon à assurer aux voyageurs un trajet confortable à une vitesse régulière d'un bout à l'autre du parcours, en supprimant les arrêts inutiles, et en assurant une opération ponctuelle. D'après l'expérience des mécaniciens dont je suis le représentant, il n'est pas possible de maintenir le rendement supérieur du train «The Canadian» comme par le passé, en essayant d'absorber le travail supplémentaire occasionné par la suppression du «Dominion». En général, il y a une certain appréhension chez les gens renseignés que le convoi «The Canadian» subira une détérioration à un tel point où le public voyageur averti ne voudra même plus s'en servir et ainsi, la cause sera perdue! Il n'y a pas tant d'années pourtant, le «Dominion» n'effectuait pas d'arrêts intermédiaires et c'est ainsi qu'à la suite de la suppression de plusieurs autres trains-voyageurs le «Dominion» a été relégué à un service lamentablement détérioré.

Bien que la ligne de conduite du Pacifique-Canadien soit de nature à nier toute intention de se retirer des affaires du trafic-voyageurs, les événements récents indiquent tout à fait le contraire; exemple, la suppression du train-voyageurs *Dominion* et le retrait des trains-voyageurs entre Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto. La situation en sera de même tant que la société du National-Canadien sera disposée à supporter le fardeau du transport des voyageurs par rail et tant qu'elle continuera sa campagne d'attrait auprès du public.

Je me suis servi du mot «fardeau» relativement aux trains-voyageurs tout simplement parce que le Pacifique-Canadien maintient que ce domaine est réellement un fardeau. D'ici quelques semaines, votre Comité aura l'occasion d'entendre les commentaires du National-Canadien à ce propos, et à ce temps-là, vous serez en mesure de juger vous-mêmes si cette dernière société considère ce commerce en tant que fardeau. A tout événement, qu'il s'agisse d'un fardeau ou non, il faut convenir que le peuple canadien et les touristes ont l'enthousiasme de dépenser environ $100 millions par année pour le service de trains-voyageurs. Nous croyons que ce montant ira en augmentant avec la population et l'économie du pays. Nous sommes également de l'opinion qu'il va dans l'intérêt national que les deux sociétés ferroviaires se partagent également le fardeau ou le privilège, selon le cas, en assurant un service de trains-voyageurs. Que le besoin d'un tel service constitue une demande «expresse» selon l'interprétation du Pacifique-Canadien, ou que la demande soit réelle, c'est-à-dire imposée par les circonstances, la question est plutôt académique. Il y a définitivement un besoin pour le transport du public d'un bout à l'autre du pays autant qu'il y a lieu d'encourager les touristes à venir dépenser leur argent au Canada. Un des moyens nécessaires à cette fin est le train.

Cependant, nous ne croyons pas qu'il serait d'intérêt national que le National-Canadien soit le cheval blanc d'utilité au domaine des trains-voyageurs. Nous croyons que les cités, les villes et les municipalités desservies par le Pacifique-Canadien ne devraient pas être dépourvues du service par rail à l'encontre des régions desservies par le National-Canadien. Nous affirmons que ces services devraient être bien équilibrés, c'est-à-dire un juste équilibre du fardeau de tels services, si fardeau il y a, et de cette formule découlera l'équilibre de la concurrence bien ordonnée au domaine des trains-marchandises lesquels sont quelquefois affectés d'une façon adverse à cause de la circulation des trains-voyageurs.

Nous n'hésitons pas à nous prononcer sur la question des subventions, car le Gouvernement canadien devrait verser des subsides quant à l'exploitation des trains-voyageurs. Il faudrait donc l'établissement de telles contributions sur une

base continuelle au lieu d'une durée de 4 ans comme l'a recommandé la Commission royale McPherson. Notre recommandation ressort du fait que tout mode de transport jouit de fortes subventions permettant ainsi de lutter contre la concurrence. Les compagnies aériennes utilisant les vastes aéroports au Canada sont loin de rencontrer les frais de telles installations. Les prix de passage des compagnies d'autobus circulant sur les voies publiques ne peuvent sûrement pas répondre du coût de construction et d'entretien du réseau des grandes routes canadiennes, ni même les compagnies de navigation qui empruntent la Voie maritime du St-Laurent si l'on envisage le coût global de construction et d'entretien de ce grand cours d'eau. Cependant, tous ces services publics qui sont du domaine de l'actif national, sont subventionnés soit sous une forme ou une autre. Il devrait donc en être de même quant au transport des voyageurs par rail.

Conclusions:

1. Nous suggérons qu'il serait d'intérêt national de recommander au Parlement le maintien d'un service efficace et moderne de trains-voyageurs; que le service soit aménagé sur une base relativement égale entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien à l'aide de subventions fédérales dans la proportion qui serait déterminée par une nouvelle autorisation et ceci conjointement avec la Commission des transports du Canada.

2. Et pour arriver à ceci, il faudrait recommander un moyen de rationnaliser le service des trains-voyageurs. Notre organisme vous suggère donc à cet effet de différer pour quelque temps encore le projet de loi C-120 à l'agenda de la 2e session du 26e Parlement. Entretemps, nous vous proposons que l'Autorité sur la rationnalisation des services ferroviaires (Rail Services Rationalization Authority) soit instituée au lieu de l'Autorité sur la rationnalisation des embranchements ferroviaires (Branch Line Rationalization Authority) comme on le projette à la législature. Ladite Autorité que vous propose notre organisme aurait juridiction quant à la rationnalisation de tout service ferroviaires jouissant de subsides du Gouvernement du Canada. Ladite Autorité n'agirait qu'à la recommandation de la Commission des transports du Canada quant à déterminer le montant des subventions à verser à tel et tel service adjugé essentiel à l'économie du pays.

3. Nous appuyons la ligne de conduite énoncée dans le projet de loi concernant la question du transport national et qui se lit comme suit:

> Nous déclarons par la présente que la ligne de conduite du Canada en matière de transport national est la réalisation d'un système de transport efficace, équilibré et entièrement adéquat, permettant aux chemins de fer et aux autres modes de transport d'entrer en concurrence selon des conditions qui assureront, sauf dans les régions où existe un monopole du transport,
>
> *a*) que, les règlements touchant le transport ferroviaire, eu égard à l'intérêt national, ne seront pas de nature à empêcher les chemins de fer d'entrer librement en concurrence avec les autres modes de transport;
>
> *b*) que tout mode de transport paiera la valeur réelle des ressources, des facilitiés et des services fournis grâce aux fonds publics;
>
> c) que chaque moyen de transport, autant que faire se peut, recevra des compensations pour les moyens, les facilités et les services qu'on lui demande de dispenser au moyen d'un impôt ou d'un prélèvement statutaire;
>
> et les dispositions de cette loi sont adoptées en conformité avec et dans le but de réaliser la politique nationale de transport en ce qui a trait aux chemins de fer soumis à la juridiction du Parlement.

Toutes ces recommandations vous sont respectueusement présentées.

Mars, 1966.

J. F. Walter.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 6

SÉANCE DU JEUDI 17 MARS 1966

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

TÉMOINS:

M. M. W. Wright, c.r., avocat-conseil de la *Canadian Railway Labour Executives' Association* (CRLEA); M. A. R. Gibbons, secrétaire exécutif de la CRLEA; M. W. P. Kelly, vice-président de la Fraternité des garde-freins de chemin de fer.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

23736—1

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. Gustave Blouin

et messieurs

Allmand	Fawcett	Ormiston
Andras	Honey	Pascoe
Bell (*Saint-Jean-Albert*)	Horner (*Acadia*)	Rapp
Byrne	Lessard	Rideout (Mme)
Cantelon	McIntosh	Rock
Carter	[1]Mitchell	Sherman
Deachman	Olson	Southam
	Orlikow	Tolmie—25.

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

[1]M. Reid a remplacé M. Mitchell le 16 mars 1966.

ORDRES DE RENVOI

Le MERCREDI 16 mars 1966

Il est ordonné,—Qu'il soit permis au comité permanent des transports et des communications de siéger pendant les séances de la Chambre, le jeudi 17 mars 1966.

Le MERCREDI 16 mars 1966

Il est ordonné,—Que le nom de M. Reid soit substitué à celui de M. Mitchell sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

23736—1½

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le MERCREDI 16 mars 1966

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Le Comité recommande qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre, cette permission s'applique pour le jeudi 17 mars 1966 seulement.

Respectueusement soumis,

Le président,
JOSEPH MACALUSO.

(Adopté le mercredi 16 mars 1966.)

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 17 mars 1966
(10)

Le Comité permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 39 du matin sous la présidence de M. Blouin, vice-président.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Blouin, Byrne, Cantelon, Carter, Deachman, Fawcett, Horner (*Acacia*), McIntosh, Olson, Orlikow, Ormiston, Rapp, Reid, Rock, Sherman, Southam, Tolmie (19).

Aussi présents: *De l'Association des dirigeants de syndicats de cheminots canadiens*: MM. M. W. Wright, Q.C., avocat-conseil, et A. R. Gibbons, secrétaire général. *De la Fraternité des garde-freins de chemin de fer*: M. W. P. Kelly, vice-président.

Le Comité reprend l'étude de la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

Le vice-président présente les témoins et invite l'un d'eux, M. Wright, à présenter son exposé avant qu'on l'interroge à ce sujet.

Puis, sur la proposition de M. Cantelon, appuyé par M. Reid,

Il est décidé à l'unanimité que la loi d'intérêt public 89-220, 89e Congrès, S.1588, du 30 septembre 1965, jointe à l'exposé de M. Wright, soit imprimée comme appendice aux Procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*Voir appendice D*).

A 11 h. du matin, le Comité fait une pose jusqu'à 11 h. 25, heure à laquelle commence l'audition des témoins.

Le vice-président, M. Blouin, devant quitter les lieux, invite M. Deachman à prendre le fauteuil.

L'interrogatoire des témoins se poursuit et, à 1 h. de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à 3 h. de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

JEUDI 17 mars 1966
(11)

Le Comité permanent des transports et communications reprend la séance à 3 h. 40 de l'après-midi sous la présidence de M. Blouin.

Présents: Mme Rideout et MM. Allmand, Andras, Blouin, Cantelon, Carter, Deachman, Fawcett, McIntosh, Oslon, Orlikow, Ormiston, Rapp, Rock, Sherman, Southam, Tolmie (17).

Aussi présents: MM. Lewis, McWilliam, Dinsdale.

Également présents: Ceux qui assistaient déjà à la séance du matin.

Le Comité reprend l'interrogatoire des témoins au sujet de la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

Sur la proposition de M. Orlikow, appuyé par M. Fawcett,

Il est décidé à l'unanimité que le mémoire intitulé

«Suggestions de modifications aux règles de la Commission du commerce inter-états sur la répartition du coût des services de marchandises et des voyageurs», établi par M. Stanley Berge, professeur des transports à l'École de commerce de l'Université Northwestern, soit imprimé comme appendice aux Procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*Voir appendice E*).

M. Blouin, vice-président, devant s'absenter, M. Deachman est invité à prendre le fauteuil.

L'audition des témoins se poursuit et, à 5 h. 50 de l'après-midi le Comité lève la séance jusqu'à 8 h. du soir.

SÉANCE DU SOIR
(12)

Le Comité permanent des transports et communications se réunit de nouveau à 8 h. 18 du soir sous la présidence de M. Blouin, vice-président.

Présents: Mme Rideout et MM. Allmand, Andras, Blouin, Byrne, Cantelon, Carter, Deachman, Fawcett, Olson, Orlikow, Rapp, Sherman (13).

Aussi présent: M. Lewis.

Également présents: Les mêmes que ceux qui assistaient aux séances du matin et de l'après-midi.

Le Comité reprend l'étude de la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

L'interrogatoire des témoins se poursuit jusqu'à épuisement des questions.

Les témoins se retirent après avoir été chaleureusement remerciés, sur la proposition de M. Deachman, appuyé à l'unanimité, pour l'esprit de collaboration dont ils ont fait montre à l'égard du Comité.

Le Comité s'ajourne à 9 h. 37 du soir jusqu'à la prochaine convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 17 mars 1966.

Le VICE-PRÉSIDENT: Bonjour messieurs, bonjour mesdames. Je vois que nous sommes en nombre; nous pouvons donc commencer la réunion.

Tout d'abord, je voudrais vous présenter les témoins qui sont des nôtre ce matin. A ma droite, nous avons M. M. W. Wright, avocat-conseil de l'Association des dirigeants de syndicats de cheminots canadiens. A ses côtés, se trouve M. W. P. Kelly, vice-président de la Fraternité des gardes-freins de chemin de fer; et à côté de M. Kelly, M. A. R. Gibbons, secrétaire exécutif de la CRLEA.

La séance est ouverte.

M. M. W. WRIGHT, c.r. (*Avocat-conseil de l'Association des dirigeants de syndicats de cheminots canadiens*): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président et messieurs les membres du comité, le mémoire que j'ai préparé à votre intention devait être présenté dans des circonstances quelque peu différentes de celles d'aujourd'hui. Vous vous souvenez sans doute que le 7 janvier 1966, la Commission des Transports faisait connaître sa décision au sujet du «Dominion». L'Association des dirigeants de syndicats de cheminots canadiens a immédiatement présenté une intimation d'appel au gouverneur général en conseil pour demander la révocation de cette ordonnance. Nous avions l'intention de présenter au Cabinet le mémoire que vous avez en main. Toutefois, à la formation du présent comité, j'ai jugé, puisque le mémoire, tel qu'il avait été présenté, tendait à traiter du rôle du Pacifique-Canadien, du rôle de la Commission des Transports et de celui du gouvernement, qu'il serait tout à fait approprié de le présenter au comité sous sa forme actuelle.

Avec votre permission, je voudrais pouvoir lire ce mémoire et faire des interpolations au fur et à mesure. En plus de présenter le mémoire, qui n'est pas très long, j'ai quelques commentaires à faire.

Le présent mémoire est soumis au nom de l'Association des dirigeants de syndicats de cheminots canadiens, ci-après désignée par le sigle «CRLEA». La CRLEA se compose des vice-présidents canadiens (ou d'officiers canadiens de rang équivalent) des syndicats ouvriers qui lui sont affiliés. A l'heure actuelle, les groupements suivants sont affiliés à la CRLEA:

Fraternité des employés préposés à l'entretien des voies ferrées
(Brotherhood of Maintenance of Way Employees)
Fraternité des commis des chemins de fer et des lignes de navigation, manutentionnaires, employés des messageries et des gares
(Brotherhood of Railway and Steamship Clerks, Freight Handlers, Express and Station Employees)
Fraternité américaine des wagonniers de chemin de fer
(Brotherhood of Railway Carmen of America)
Fraternité des garde-freins de chemin de fer
(Brotherhood of Railroad Trainsmen)
Union des employés des transports et des communications
(Transportation-Communication Employees Union)
Fraternité des aide-mécaniciens et des chauffeurs de locomotive
(Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen)
Association internationale des machinistes
(International Association of Machinists)

Union des télégraphistes commerciaux
(Commercial Telegrapher's Union)
Fraternité internationale des chauffeurs et des graisseurs
(International Brotherhood of Firemen and Oilers)
Fraternité des signaleurs de chemin de fer
(Brotherhood of Railroad Signalmen)
Fraternité internationale des chaudronniers, des constructeurs de navires en acier, des forgerons, des forgeurs et des aides
(International Brotherhood of Boilermakers, Iron Ship Builders, Blacksmiths, Forgers and Helpers)
Fraternité internationale des préposés aux wagons-lits
(International Brotherhood of Sleeping Car Porters)
Association internationale des tôliers
(Sheet Metal Workers' International Association)
Association unie des compagnons et apprentis de l'industrie de la plomberie et de la pose.
(United Association of Journeymen and Apprentices of the Plumbing and pipe Fitting Industry of United States and Canada)

La CRLEA n'a pas été établie aux fins des négociations collectives. Cet organisme cherche à coordonner les initiatives des syndicats qui lui sont affiliés, au sujet des questions d'intérêt commun pour ces syndicats. Il s'efforce aussi d'étudier les questions d'orientation politique, surtout dans le domaine législatif, dans la mesure où elles influent sur les intérêts de la main-d'œuvre ferroviaire. Le Comité national d'action législative des Fraternités internationales de cheminots est devenu un comité permanent de la CRLEA.

Le 17 août 1965, la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien annonçait qu'elle allait abandonner un de ses deux trains-voyageurs transcontinentaux, le «Dominion», le 7 septembre 1965. La Commission des transports n'essaya pas de faire ajourner cette décision du Pacifique-Canadien et il est probablement juste d'affirmer que le «Dominion» serait probablement disparu sans la moindre enquête de la part de la Commission n'eût été du tollé qui s'éleva, surtout dans l'Ouest, contre cette mesure. Mais de nombreuses protestations parvinrent à Ottawa et le 1er septembre 1965 la Commission se vit contrainte d'édicter une Ordonnance.

1. Décrétant la tenue d'audiences publiques pour enquêter sur cette affaire; et
2. Décrétant aussi ce qui suit:

La Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien doit continuer d'assurer le service-voyageurs *actuellement* fourni par le «Dominion» *jusqu'à ce que la Commission en décide autrement.*

Au tout début de l'intervention tardive de la Commission dans cette affaire, il se créa une situation étrange qui justifie un enquête appronfondie sur les rapports qui existent entre la Commission des transports et le Pacifique-Canadien. La Commission des transports, je le répète, donna l'ordre au Pacifique-Canadien de «...*continuer* d'assurer le service-voyageurs *actuellement* fourni... jusqu'à ce que la Commission en décide autrement». Cela ne voulait sûrement dire qu'une chose, à savoir, que le service-voyageurs qui était assuré par le Pacifique-Canadien le 1er septembre devait être maintenu par le Pacifique-Canadien «jusqu'à ce que la Commission en décide autrement». Néanmoins, le 7 septembre 1965 (avant même que la Commission ait commencé ses audiences publiques), le Pacifique-Canadien retirait du «Dominion» tous ses aménagements pour dormir et manger. Le 1er septembre 1965,—date de l'Ordonnance de la Commission,—le «Dominion» était un train-voyageurs transcontinental muni de tous ses services et les aménagements que l'on s'attend de

trouver à bord d'un tel train, soit les installations nécessaires pour dormir et pour manger. Or le 7 septembre 1965 le Pacifique-Canadien privait le «Dominion» de ses wagons-lits et de ses aménagements pour l'alimentation des voyageurs et laissait en service un train réduit, genre «Toonerville Trolley», composé seulement d'une locomotive diesel, d'un fourgon à bagages et de deux wagons à banquettes. (Le fourgon à bagages n'était là que parce que les règlements de la Commission des transports exigent qu'un wagon-tampon soit placé entre la locomotive diesel et le wagon-voyageurs.) Dans mon témoignage devant la Commission des transports, durant les audiences tenues à Ottawa, j'ai soulevé la question et j'ai déclaré que c'était là une violation flagrante et délibérée de l'Ordonnance de la Commission par le Pacifique-Canadien. J'ai ajouté que l'Ordonnance de la Commission liait toutes les parties, ainsi que la Commission elle-même, et que celle-ci aurait dû faire respecter sa propre Ordonnance. Des objections analogues avaient été soulevées par des avocats qui avaient témoigné avant moi aux audiences de la Commission, mais la Commission écarta la question en affirmant tout simplement que, étant donné que le Pacifique-Canadien avait fait des «changements saisonniers» analogues dans la composition du train, auparavant, son Ordonnance du 1er septembre n'empêchait pas le Pacifique-Canadien de faire de tels «changements saisonniers» en 1965 (page 8 du Jugement). J'ai contesté la validité juridique de cette opinion et j'ai demandé à la Commission de donner, lorsqu'elle rendrait son jugement, les motifs à la base d'une telle conclusion, afin que je puisse en appeler à la Cour suprême du Canada, sur un point de droit, de cet aspect de la question. Mais la Commission n'en fit rien et déclara ce qui suit, aux pages 8 et 9:

> Ayant exposé, à Winnipeg, l'attitude de la Commission, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de s'étendre davantage sur cette question dans le présent Jugement, car la décision prise par la Commission de ne pas faire obstacle au changement saisonnier du train, le 7 septembre, avait un caractère administratif et, en outre, la question véritable à résoudre maintenant est l'avenir du «Dominion» et non celle de savoir quel était le sens de l'Ordonnance ou si le changement saisonnier était contraire à ladite Ordonnance.

Puisque la Commission a décidé de ne pas donner ces raisons, je n'ai plus aucune hésitation à affirmer non seulement que, à mon avis, la Commission des transports avait nettement tort du point de vue juridique, mais qu'en adoptant ce rôle passif elle permettait au Pacifique-Canadien de s'abriter derrière une fausse attitude au cours des audiences. Durant toutes les audiences, le «Dominion», maintenant réduit depuis la date de l'Ordonnance de la Commission à une caricature de trains-voyageurs, continua de fonctionner et le grand public ne put s'empêcher de penser que toute l'affaire consistait à savoir si ce petit train grotesque devait être maintenu en service, alors que, de fait, le problème était plutôt de déterminer si l'on allait permettre au Pacifique-Canadien d'abandonner le «Dominion» en tant que véritable train-voyageurs transcontinental muni de wagons-lits et d'aménagements pour les repas, ce qu'il était effectivement le 1er septembre, date de l'Ordonnance de la Commission.

De sorte que, par suite de l'étrange attitude adoptée par la Commission, les audiences, depuis le début et même avant, ont été menées sur un faux arrière-plan. La dernière mesure prise par la Commission lorsqu'elle prononça son Jugement donna aussi un curieux résultat.

Dans son Jugement en date du 7 janvier 1966, la Commission des transports permettait au Pacifique-Canadien d'abandonner le «Dominion». On me dit que certaines parties du «Dominion» furent retirées dans l'heure ou les deux heures qui ont suivi la promulgation de la décision de la Commission, bien que nous n'ayons pas effectivement reçu les Motifs du Jugement de la Commission

avant le 12 janvier. Tirez maintenant les conclusions que vous voudrez quant à l'indépendance et à l'impartialité de la Commission des transports.

La CRLEA s'oppose à la décision de la Commission des transports pour plusieurs raisons.

Il est manifeste que la Commission a rendu sa décision dans l'ignorance de certaines questions qui sont essentielles à une appréciation intelligente des problèmes dont elle est saisie et sans lesquelles sa décision vaut moins que rien. On aurait cru qu'avant de permettre au Pacifique-Canadien de supprimer la moitié de ses services-voyageurs transcontinentaux, la Commission des transports aurait fait une étude approfondie des besoins futurs du Canada en matière de trafic-voyageurs. Évidemment, la Commission n'a pas jugé de son devoir d'enquêter sur la nature des besoins futurs du Canada en service-voyageurs. Et il n'est pas injuste d'ajouter, en outre, que la Commission des transports ne s'est aucunement préoccupée de ce que serait, ou devrait être, notre politique nationale du transport ferroviaire. De fait, au cours des audiences, la Commission a indiqué très clairement qu'elle adoptait une attitude étroite et restrictive. Lorsque, durant les audiences, un témoin a reproché à la Commission d'adopter une attitude inutilement restrictive et de ne pas chercher à indiquer la voie à suivre de façon à établir un certain rapport entre l'avenir du «Dominion» et une politique générale du transport ferroviaire, le commissaire en chef a affirmé ceci:

> Les problèmes soumis à la Commission ne sont pas ordinairement de nature à rendre ses jugements populaires. Nos fonctions ne sont pas de nature à aboutir à ce résultat. Je pourrais peut-être ajouter qu'en tant que député, vous savez que c'est le Parlement qui légifère. C'est le Parlement qui détermine les pouvoirs, les devoirs et les responsabilités de la Commission; et en ce qui concerne les services-voyageurs, depuis de très nombreuses années la Commission entend des causes là-dessus et a établi les principes dont s'inspirent ses décisions dans ces cas.
>
> Le Parlement n'a pas cru bon, jusqu'ici, d'introduire dans la Loi sur les chemins de fer une disposition élargissant les pouvoirs de la Commission ou lui imposant des devoirs ou des responsabilités additionnels. C'est, je le répète, le Parlement qui fait la loi et nous l'appliquons dans la mesure que nous estimons conforme à nos devoirs, aux circonstances et à la loi elle-même, mais je ne voudrais pas que vous croyiez que nous nous offusquons le moindrement des critiques contenues dans votre mémoire.
>
> (Compte rendu des témoignages, Commission des transports du Canada, page 6990)

Le témoin qui déposait alors devant la Commission était un ex-membre du Parlement; c'était M. Douglas Fisher.

Le *ratio decidendi* du Jugement de la Commission indique nettement que celui-ci se fonde sur l'interprétation et l'application de l'article 315 de la Loi sur les chemins de fer. La Commission estime, c'est évident, que ses pouvoirs sont délimités par les dispositions de l'article 315. Il y a lieu de rappeler que la Commission des transports est une création du Parlement fédéral et que ses seules fonctions sont celles que lui confie le Parlement. On aurait cru, cependant, qu'avant de décider d'abandonner environ le quart du service transcontinental de trains-voyageurs de notre pays, la Commission aurait pu tenir compte de certains éléments qui sont essentiels à la bonne intelligence des questions fondamentales en cause. Il est presque impensable qu'on puisse prendre une décision intelligente sans savoir tout d'abord quelle est la politique générale des transports du Canada, par rapport au service-voyageurs ferroviaire. Et il est

également impossible de comprendre qu'on ait pu prendre une saine décision sans chercher d'abord à déterminer, par voie d'étude ou de recherches, quel sera à l'avenir le volume du trafic-voyageurs à faibles et à grandes distances. Si, par exemple, on savait—et on le sait effectivement—que certains changements technologiques radicaux sont à la veille de se produire dans le domaine du transport par rail et vont rendre ce mode de transport infiniment plus attrayant pour les voyageurs entre l'Est et l'Ouest, cela ne devait-il pas influer sur la décision de la Commission? Nous allons démontrer dans un passage ultérieur du présent mémoire que des plans sont actuellement en voie d'élaboration aux États-Unis, et même au Canada (par le National-Canadien) pour mettre en service des trains qui, étant donné leur vitesse et leur confort, seront particulièrement attrayants pour les gens qui voyagent entre diverses parties du Canada. Or la Commission n'a même pas songé à faire une étude dans ce domaine. Il est presque inconcevable qu'on ait pu décider de supprimer le «Dominion» sans tenir *le moindre* compte des répercussions économiques et sociales que ce geste pourrait avoir sur les collectivités desservies par le «Dominion». Pourtant, c'est exactement ce que la Commission a fait. Le commissaire en chef adjoint déclare, à la page 90 du Jugement:

> En exprimant mon opinion, je n'ai pas tenu compte des répercussions économiques ou sociales sur les collectivités. A mon avis, ce ne sont pas là des questions que la Commission doit considérer ou peser lorsqu'elle s'acquitte de ses devoirs aux termes de la Loi sur les chemins de fer.
>
> (Le souligné est de nous)

D'où l'anomalie. La Commission des transports a permis au Pacifique-Canadien de supprimer le «Dominion» et elle a pris cette décision sans réflexion et sans étude de ce que sera la politique nationale des transports de notre pays, sans avoir enquêté sur le potentiel de trafic-voyageurs, sans se demander quels seront les effets d'une technologie améliorée, et sans tenir compte des répercussions économiques ou sociales sur les collectivités atteintes par cette décision. Il est difficile de comprendre, surtout, pourquoi la Commission a invité diverses collectivités à travers le pays à soumettre leurs vues, alors que, à son avis, les répercussions économiques et sociales ne devaient pas entrer en ligne de compte dans son jugement. Il est clair, maintenant, que la Commission, ayant invité des municipalités à faire des représentations et les ayant remerciées chaleureusement d'être venues témoigner devant elle, a considéré ces municipalités avec des yeux qui ne les voyaient pas.

Le Jugement de la Commission se passe de commentaires et indique bien les éléments dont on a tenu compte. Le facteur principal, celui qui a le plus compté auprès de la Commission, c'est clairement que l'exploitation du «Dominion» n'était pas profitable du point de vue de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien. La plus grande partie du Jugement de la Commission n'est ni plus ni moins qu'un exposé fidèle des mémoires et des documents soumis par le Pacifique-Canadien à la seule fin de démontrer que le «Dominion» est économiquement improfitable pour le Pacifique-Canadien.

Certes, ce qu'il faut dans cette affaire n'est pas une décision par un organisme de réglementation n'ayant pas l'autorité nécessaire pour peser tous les facteurs pertinents. Ce qu'il faut, au contraire, c'est une décision du Parlement lui-même. C'est ce que nous avons réclamé de la Commission des

transports. J'ai exhorté la Commission, si elle n'avait pas le pouvoir de s'occuper vraiment de la question,—et il est clair qu'elle n'avait pas ce pouvoir,—de remettre à plus tard sa décision sur cette question importante, pour la raison que l'affaire met en jeu un principe sur lequel seul le Parlement peut se prononcer. Or c'est sur ce sujet, qui est au cœur même de toute la situation, que je voudrais m'étendre maintenant.

Le retrait projeté, par le Pacifique-Canadien, d'aménagements faisant partie de son service-voyageurs transcontinental soulève une importante question de principe qui est à la base des rapports qui existent entre le Pacifique-Canadien et le peuple canadien. La nécessité d'assurer tous les moyens possibles de communication et de transport, dans un pays en pleine croissance, est on ne peut plus évidente. Il faut reconnaître que l'existence de moyens d'assurer la mobilité de la population est vitale et d'intérêt public, et il n'est certes pas besoin d'un mémoire soigneusement documenté pour en établir l'importance. Nous maintenons que le Pacifique-Canadien est tenu, de par son contrat, d'entretenir, d'exploiter et de mettre en opération son chemin de fer. Nous voulons parler, évidemment, de l'historique de la nature de l'accord conclu entre le Dominion du Canada et la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le 21 octobre 1880 un contrat fut signé par le Dominion du Canada et la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien. Aux termes du contrat, le Pacifique-Canadien s'engageait à pousser la construction de son réseau ferroviaire jusqu'à la côte ouest. Au paragraphe 7 dudit contrat, le Pacifique-Canadien prenait aussi l'engagement suivant:

> et la Compagnie devra ensuite et à perpétuité entretenir, exploiter et mettre en opération, d'une manière efficace, le chemin de fer Canadien du Pacifique.

C'est à titre onéreux pour le peuple canadien que le Pacifique-Canadien a pris cet engagement. En effet, le paragraphe 9 du contrat est ainsi conçu:

> 9. En considération de ce qui précède, le gouvernement convient de donner à la compagnie une subvention de $25,000,000 en argent, et de 25,000,000 d'acres de terre, pour lesquelles subventions la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique sera complétée, et le chemin équipé, entretenu et exploité. Ces subventions seront respectivement payées et accordées au fur et à mesure du progrès de la construction, de la manière et aux conditions suivantes. . .

Puis le contrat renferme les détails. Ainsi, une subvention de 25 millions de dollars a été versée par le Canada au Pacifique-Canadien et, en outre, 25 millions d'acres de terre furent concédées par le Canada au Pacifique-Canadien. Aux termes du paragraphe 11 du contrat, les 25 millions d'acres de terre seront concédées «en sections alternatives semblables sur une profondeur de 24 milles de chaque côté du chemin de fer, la compagnie recevant les sections portant les numéros impairs.» Il y a lieu de rappeler que les terres concédées à la compagnie comportaient non seulement les droits de surface mais aussi tous les droits miniers et les droits aux minéraux. De sorte que, il va sans dire, les droits au pétrole et au gaz dans ces 25 millions d'acres étaient réservés à la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien. Le contrat fut approuvé par une loi du Parlement (44 Victoria, chapitre 1) qui reçut la sanction royale le 15e jour de février 1881.

Lorsqu'on lui rappela les termes de ce contrat, lors des audiences de la Commission, à Winnipeg, M. Emerson considéra qu'«efficace» voulait dire «profitable», c'est-à-dire, évidemment, profitable pour le Pacifique-Canadien.

Monsieur le président et messieurs les membres du comité, qu'il me soit permis de dire simplement, à titre purement personnel, que je suis passablement embarrassé, comme c'est le cas d'ailleurs pour mon client, par quelques-unes des critiques qu'adressent les auteurs de ce mémoire à feu M. Emerson. Je connaissais personnellement M. Emerson depuis. Natifs tous deux de Winnipeg, nous avons fréquenté la même université. J'avais beaucoup d'estime pour M. Emerson. A vrai dire, M. Emerson tenait fermement à ses opinions qu'il exprimait avec force, comme cela doit être. Mais, par cela même, il suscitait en retour des critiques très énergiques. Je ne puis m'empêcher de penser que si M. Emerson était des nôtres aujourd'hui, il ne s'offenserait pas des critiques qu'on lui adresse; ce n'était pas dans la nature de M. Emerson. Toutefois, je regrette vivement, à titre personnel, que ce même jour, ce jour où l'on enterre M. Emerson, ces critiques le concernent en personne. Je pense qu'on voudra bien le comprendre. Le présent mémoire a été déposé avant le décès de M. Emerson.

Cet échange de propos entre M. Mauro, avocat pour la province du Manitoba, et M. Emerson, en dit long à ce sujet:

> D. . . .mais je voudrais m'arrêter surtout à l'accord de 1880 et à ce mot «efficace». En tant que président du Pacifique-Canadien, avez-vous considéré «efficace» comme synonyme de «profitable»?—R. Je crois que c'est une preuve très simple, une preuve tout à fait directe et précise de l'efficacité. Sauf, évidemment, dans les circonstances exceptionnelles, quelles qu'elles soient, car il va sans dire que si un certain service est produit et vendu ou si une certaine marchandise est produite et vendue et que les revenus ou les recettes découlant de la vente de ce produit ou de ce service sont inférieurs aux dépenses faites pour le produire, cela est inefficace du point de vue de l'économie. En termes de main-d'œuvre et de matériaux, étant donné que les ressources du pays qui sont dissipées dépassent la valeur des services ou des marchandises produites, il s'ensuit que l'opération doit être inefficace.
>
> (Le souligné est de nous)
>
> (Compte rendu des témoignages, Commission des transports du Canada, pages 5093-5094)

On serait presque porté à croire que le contrat de 1880 stipulait que le Pacifique-Canadien «devra ensuite et à perpétuité entretenir, exploiter et mettre en opération, *d'une manière profitable*, le chemin de fer Canadien du Pacifique.» Or selon son engagement le Pacifique-Canadien devait «entretenir, exploiter et mettre en opération, *d'une manière efficace*, le chemin de fer Canadien du Pacifique.»

A la page 9 de la pièce n° 2, c'est-à-dire de la déclaration officielle soumise par M. Emerson, on relève le passage suivant:

> Le Pacifique-Canadien a accepté l'obligation d'exploiter efficacement, que lui imposait sa charte, et cela ressort essentiellement des conclusions et des recommandations de la Commission royale d'enquête sur les transports (Commission MacPherson).

Il y a lieu de demander, toutefois, comment M. Emerson ou le Pacifique-Canadien envisagent les obligations du Pacifique-Canadien aux termes du contrat conclu avec le Canada. Le contrat stipule que le Pacifique-Canadien devra «. . .*à perpétuité* entretenir, exploiter et mettre en opération, d'une manière efficace, le chemin de fer Canadien du Pacifique.» Pour M. Emerson, «à perpétuité» est une période de temps de durée limitée qui se termine lorsqu'un des aspects de l'exploitation du chemin de fer cesse d'être profitable au Pacifique-Canadien. Quand un des secteurs devient *improfitable* (pour le Pacifique-Canadien) celui-ci n'est plus tenu, apparemment, d'exploiter le chemin

de fer efficacement quand à cet aspect particulier de son engagement. Le Pacifique-Canadien commence par détruire l'efficacité du «Dominion», puis il prétend que l'exploitation improfitable qui en résulte ne justifie plus le maintien de ce train en opération par la Compagnie. M. Emerson est ingénieur de profession. M. Charles Wilson qui était aussi ingénieur (on l'appelait souvent «Engine Charlie»), disait, lorsqu'il était président de la General Motors Corporation: «Ce qui est bon pour General Motors est bon pour le pays». Or voici maintenant que M. Emerson paraphrase la philosophie de M. Wilson et dit, de fait: «Ce qui est bon pour le Pacifique-Canadien est bon pour le pays».

Le peuple canadien a le droit de s'attendre à une attitude plus coopérative et plus responsable de la part de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien. L'aide accordée par le Canada et par les autres autorités publiques au Pacifique-Canadien ne s'est pas limitée à la subvention originelle de 25 millions de dollars. Au 31 décembre 1964, les subventions en espèces et les dépenses pour fins de construction s'élevaient à $106,280,334 répartis comme suit:

Fédéral	$ 88,437,180
Provincial	12,582,090
Municipal	5,261,064
	$106,280,334

(Bureau fédéral de la statistique, Division des finances publiques et des transports, publication intitulée: «La Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien 1923-1964», Tableau n° 3.)

Et les concessions de terres ne se sont pas limitées, non plus, à 25 millions d'acres. Au 31 décembre 1964, le Pacifique-Canadien avait reçu, en tout, 43,962,546 acres de terre, ainsi qu'il suit:

Fédéral	32,848,477 acres
Provincial	11,114,069 acres
	43,962,546 acres

(Bureau fédéral de la statistique, Division des finances publiques et des transports, publication intitulée: «La Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien 1923-1964», Tableau n° 3.)

Il a été souvent fait mention de ce contrat au cours des ans. De fait, il est à craindre que nous ne commencions à considérer ces allusions au contrat comme du sentimentalisme larmoyant. Pour ma part, j'estime que nous ne nous livrons pas a du sentimentalisme irresponsable. Bien des gens, chez nous, y compris l'Association des dirigeants de syndicats de cheminots canadiens, estiment qu'il s'agit là d'un contrat solennel en vertu duquel le Canada a donné au Pacifique-Canadien des ressources naturelles d'une richesse immense.

Je dirais aux membres du comité que cette richesse ne s'exprime pas en millions ou en centaines de millions de dollars; elle s'évalue certainement en milliards de dollars. La richesse que représentent les terres qui furent concédées au Pacifique-Canadien et les droits aux minéraux qu'elles renferment forment aujourd'hui la base de la *Canadian Pacific Investments, Limited,* qui est devenue l'une des plus riches compagnies de placement au Canada, sinon

sur le continent nord-américain, et nous n'avons pas à avoir honte de demander des comptes à la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien. Il y a eu des avantages des deux côtés dans le contrat de 1880. Le Canada a donné au Pacifique-Canadien de l'argent et des terres d'une valeur énorme. En retour, le Canada a obtenu du Pacifique-Canadien ce que l'on pourrait considérer comme un billet promissoire, et il vous appartient maintenant de déterminer la valeur, s'il en est, du billet que nous détenons. Le Canada a tout à fait droit d'exiger du Pacifique-Canadien « . . . d'entretenir, d'exploiter et de mettre en opération, à perpétuité et d'une manière efficace, le chemin de fer Canadien du Pacifique». Le compte rendu des audiences de la Commission démontre bien dans quelle mesure le Pacifique-Canadien respecte cet engagement. On comprend que la nécessité de faire des bénéfices soit une préoccupation du Pacifique-Canadien, mais il y a lieu de se demander si cette prédilection pour les bénéfices n'en est pas venue à représenter toute l'idée que se fait le Pacifique-Canadien de ses responsabilités découlant du contrat de 1880. Voyons ce que dit ce compte rendu.

A la page 6467, j'interroge M. J. R. Fraine, vice-président des opérations ferroviaires du Pacifique-Canadien:

D. Ils s'en préoccupent?—R. De faire des bénéfices?

D. Oui?—R. Je crois bien.

D. Si une partie de vos opérations n'accuse tout simplement pas de bénéfices, vous estimez-vous justifiés de la supprimer?—R. C'est une pratique générale en affaires. Lorsqu'un secteur d'une entreprise commerciale devient improfitable, cela indique que la demande n'existe plus, et il devient logique d'essayer de supprimer le bois mort.

(Compte rendu des témoignages,
Commission des transports du
Canada, page 6467)

Puis, M. Fraine témoigne de nouveau:

D. Combien désireux êtes-vous de maintenir vos services-voyageurs?—R. Nous allons continuer toute phase des opérations qui est profitable.

D. Mais dès qu'elle deviennent improfitables, estimez-vous n'avoir aucune responsabilité? Je crois honnêtement qu'il faudrait répondre par un «oui» ou par un «non»—R. Je ne dirai pas, pour ma part, qu'il faille nécessairement répondre oui ou non.

D. Eh bien, répondez comme vous voudrez?—R. Il me semble que dans les circonstances où nous fonctionnons, lorsque d'autres moyens de transport sont disponibles, il ne devrait pas être nécessaire d'exploiter un service de transport-voyageurs qui n'est pas profitable.

(Compte rendu des témoignages,
Commission des transports du
Canada, page 6470)

D. Puis-je résumer plus exactement et brièvement la philosophie du Pacifique-Canadien en disant qu'à votre avis vous devrez abandonner ce qui n'est pas économique?—R. Oui, je suis de cet avis.

D. Et cela résume la politique du Pacifique-Canadien en ce qui concerne le service-voyageurs?—R. Oui, je crois que c'est juste et conforme aux témoignages; bien que ce ne soit peut-être pas exprimé exactement de cette façon.

D. Je refléterais bien la politique du Pacifique-Canadien si je présentais la chose ainsi?—R. Je le crois.

(Compte rendu des témoignages,
Commission des transports du
Canada, page 6477)

Nous croyons que la Commission des transports aurait dû tenir compte de ce que le Pacifique-Canadien n'a pas fait preuve de bonne foi dans sa façon d'exploiter le «Dominion» et dans sa façon d'aborder, de manière générale, l'exploitation et l'administration de ses services-voyageurs. Toute partie à un litige qui se présente devant une cour de justice doit y venir les «mains nettes»; cela est fondamental. Nous maintenons que le Pacifique-Canadien s'est appliqué, lui-même, à détruire le «Dominion» en tant que service-voyageurs trans-continental efficace. Le plaidoyer du chemin de fer a été essentiellement celui-ci: le «Dominion» n'avait pas suffisamment de clients et il en est résulté que ce train n'était pas profitable. Les présidents du Pacifique-Canadien offrent aux public l'image de «grands chefs d'industries», d'hommes de vision, de publicitaires agressifs. Or, nous allons donner maintenant certains passages du compte rendu des témoignages qui démontrent dans quelle mesure les hommes de vision qui dirigent actuellement le Pacifique-Canadien ont dévalué délibérément le «Dominion», au point où un voyageur devait être plus que désespéré pour se prévaloir des aménagements offerts par le «Dominion». Quand j'ai interrogé contradictoirement M. Allan Brown du Service de recherches du Pacifique-Canadien, j'ai amené M. Brown en voyage imaginaire sur le «Dominion» et l'on verra quels «plaisirs» offrait un voyage sur ce train.

• (10.15 a.m.)

Permettez-moi, monsieur le président et messieurs les membres, de dire en passant, que l'autre soir, en ma présence, M. Ian Sinclair témoignait. M. Carter lui a posé une question et j'aimerais replacer la chose dans son contexte propre.

M. CARTER: Monsieur Wright, pourrais-je connaître le numéro de la page?

M. WRIGHT: Oui, c'est à la page numéro 115, environ cinq lignes à partir du haut. Je cite:

> M. CARTER: J'allais poser la même question, mais différemment. Nous avons parlé de la demande réelle. Ou bien vous l'avez ou bien vous ne l'avez pas. Ce que je voudrais que vous me donniez s'il est possible de le donner, peut-être est-ce impossible de le donner en chiffre, c'est de combien le «Canadian» et le «Dominion» sont-ils chacun de leur côté en-dessous de la demande réelle. Est-il possible de traduire cela en pourcentage?
>
> M. SINCLAIR: Il n'y a pas de doute là-dessus. Je l'ai dit, le «Dominion» n'a pas eu de demande réelle pour un service transcontinental depuis 1960...

Il semble que leurs ennuis aient commencé en 1960. Les témoignages dont je vais vous donner lecture indiquent le genre de service que le Pacifique-Canadien dispensait sur le «Dominion». Si je vous présente la chose de cette façon, c'est pour vous demander de déterminer si c'est la demande réelle qui a fait défaut au Pacifique-Canadien ou si c'est le Pacifique-Canadien qui a éliminé la demande réelle. Il s'agit là du témoignage d'un membre du service des recherches.

> D. J'ai ici votre Pièce n° 53; prenons le cas d'une personne qui veut aller de Montréal, disons, jusqu'à Winnipeg: elle aurait un lit, n'est-ce-pas, de Montréal à Ottawa, puis de là à Sudbury?—R. Elle aurait un lit de Montréal à Sudbury, oui.
>
> D. A quelle heure arriverait-elle à Sudbury?—R. Le matin.
>
> D. Vers quelle heure, le matin?—R. Un instant, je puis vous indiquer l'heure; à 6 h. 55 du matin.
>
> D. Le wagon-lit est retiré du train à Sudbury, n'est-ce pas?—R. C'est exact.

D. De sorte que le préposé au wagon-lits devra réveiller ce hardi voyageur, qui veut voir les beautés du pays, pour lui dire: «Levez-vous car nous devons retirer le wagon-lits du train». Il lui faudrait donc sortir du lit et aller se réfugier dans le wagon à banquettes, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Puis, il reste assis dans le wagon jusqu'à Fort-William, n'est-ce pas?—R. C'est exact.

D. Il lui faut combien de temps—eh bien, il quitterait Sudbury à quelle heure?—R. A huit heures du matin, monsieur.

D. Et il arriverait à Fort-William à quelle heure?—R. A 11 h. 55 du soir.

D. Et pendant tout ce temps il ne pourrait prendre un repas chaud à bord, n'est-ce pas?—R. Non.

D. Que ferait-il s'il avait besoin de prendre de la nourriture; que ferait-il, car il serait sur le train ou dans le wagon toute la journée, il y serait environ 18 heures avant d'arriver à Fort-William; comment se nourrirait-il? N'obtiendrait-il qu'un morceau de fromage sec entre deux tranches de pain rassis? Y a-t-il un vendeur de journaux sur le train?—R. Je crois qu'il y en a dans certaines régions mais je ne saurais dire quant au train qui traverse le pays.

D. Eh bien, supposons qu'il survive . . .

M. SPENCE: Un instant, vous n'avez pas encore obtenu de réponse à la dernière question.

M. WRIGHT: D. Très bien, je croyais que le témoin ne pouvait pas répondre. Pouvez-vous répondre?—R. Pas en ce qui concerne le vendeur de journaux. Il y a des arrêts en cours de route, où il pourrait peut-être obtenir certaine nourriture dont il aurait besoin.

Il ne savait même pas s'il disposait de nouveaux agents sur ces trains le long du parcours de Sudbury à Fort-William.

D. Quelle est la durée de la plupart de ces arrêts?—R. Quinze minutes.

D. Il pourrait donc descendre du train à ces arrêts de quinze minutes, accrocher une bouchée en vitesse, remonter vite à bord et pousser plus loin vers l'Ouest. Il ferait peut-être cela plusieur fois.

Le COMMISSAIRE EN CHEF: Je ne crois pas que vous ayez à prendre trop de temps pour établir que, tel qu'il est présentement constitué, le «Dominion» n'est pas attrayant pour les longs voyages.

M. WRIGHT: Supposons qu'il survive jusqu'à Fort-William. Que ferait-il une fois rendu là? Y aurait-il un wagon-lits de Fort-William à Winnipeg?—R. Oui, il y a là un wagon-lits et il pourrait s'en prévaloir.

D. Il quitte donc le wagon à banquettes pour passer au wagon-lits et le voilà qui s'en va vers Winnipeg; et nous savons qu'il n'y a d'aménagements ni pour dormir ni pour manger de là à Vancouver?—R. C'est exact.

D. Il ne vous a sûrement pas fallu faire beaucoup de recherches pour vous convaincre que le «Dominion» n'attirerait qu'un volume négligeable de trafic?—R. Je répète, monsieur, qu'il y a un choix depuis quelques années. Les gens choisissent le mode de transport qu'ils désirent.

(Compte rendu des témoignages,
Commission des transports du
Canada, page 6626)

On me pardonnera, je l'espère, de faire remarquer qu'un règlement de la Commission des transports oblige le Pacifique-Canadien à nourrir et à abreuver le bétail à certains intervalles durant le trajet. Il eût été vertueux de faire preuve de la même sollicitude pour l'espèce humaine.

Autrement dit, il disposait d'un arrêt de dix ou quinze minutes au cours duquel il devait sauter du train, courir du train au restaurant pour essayer d'obtenir quelques aliments tout en faisant en sorte de pouvoir remonter dans le train avant son départ.

Il est clair que dans ses décisions au sujet des opérations le Pacifique-Canadien pèse soigneusement les conséquences. Dans sa marche vers l'objectif fixé, il ne suffisait pas au Pacifique-Canadien de détruire le «Dominion» en tant que train-voyageurs transcontinental; il devient aussi nécessaire, apparemment, d'augmenter les tarifs pour ce «service». Aussi, la Commission des transports fait-elle remarquer dans son Jugement que les tarifs exigés par le Pacifique-Canadien à bord du «Dominion» étaient *plus élevés* que les tarifs exigés par le National-Canadien sur ses trains-voyageurs transcontinentaux, qui offrent tout le confort des services transcontinentaux! Nous soutenons que le Pacifique-Canadien voulait être doublement certain d'éloigner les voyageurs du «Dominion» en accroissant les tarifs pour ce travestissement. Son plan originel ayant réussi, le Pacifique-Canadien déclara à la Commission des transports que le «Dominion» ne pouvait être exploité profitablement. Quelle naïveté ou quelle indifférence les hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien ne doivent-ils pas prêter aux commissaires des transports et à nos législateurs!

La Commission avait le droit de tenir compte des mesures prises par le Pacifique-Canadien pour se retirer du trafic-voyageurs dans le zone où la densité du trafic-voyageurs est la plus élevée au Canada, c'est-à-dire entre Montréal et Toronto et entre Ottawa et Toronto, puisque nous savons maintenant que les discussions avec la Commission étaient amorcées avant que la Commission rende son jugement au sujet du «Dominion». Les employés du Pacifique-Canadien qui sont maintenant en chômage par suite du retrait des services Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto ont reçu de M. Emerson, en date du 21 janvier 1966, un message dont voici un extrait:

> C'est à regret que, à la fin de ces parcours respectifs le dimanche 23 janvier, les trains-voyageurs de la compagnie entre Toronto et Ottawa et entre Toronto et Montréal cesseront de fonctionner. Ce n'est pas là une situation que la compagnie a recherchée, mais c'est malheureusement un état de choses qu'il faut accepter étant donné les conclusions auxquelles la Commission des transports en est venue quant au service ferroviaire à assurer entre ces villes.
>
> (Le souligné est de nous)

Le Pacifique-Canadien récrit l'histoire pendant que les événements se produisent! Il a dit à ses employés, maintenant en chômage, que l'abandon des parcours Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto «n'est pas une situation que la compagnie a recherchée», mais que cela lui a été imposé par la Commission des transports! Nous déclarons sans ambages que nous ne croyons pas ces affirmations. Nous disons qu'elles ne sont pas vraies. Et nous ajoutons que c'est là une preuve de plus que le Pacifique-Canadien ne vient pas devant vous les «mains nettes». Nous affirmons que le Pacifique-Canadien est résolu à se retirer du service-voyageurs et à imposer tout le fardeau au chemin de fer de l'État, le National-Canadien. Nous disons que le seul objectif du Pacifique-Canadien, sa préoccupation constante, est d'acquérir des dollars canadiens, et que l'engagement qu'il a pris envers le peuple canadien «d'entretenir, d'exploiter et de mettre en opération, à perpétuité et d'une manière efficace, le chemin de fer Canadien du Pacifique», a été non seulement trahi par lui, mais c'est un

engagement dont il ne cesse de faire fi. Il s'est fixé pour ligne de conduite de procéder petit à petit à l'abandon du service-voyageurs et à maintenir son service-marchandises en livrant dans ce domaine une concurrence agressive.

Nous avons le droit de demander si, oui ou non, le Pacifique-Canadien a respecté «...l'obligation d'exploiter efficacement, que lui imposait sa charte...» pour employer les paroles même de M. Emerson, dans son mémoire à la Commission des transports. Le rapport annuel du Chemin de fer Pacifique-Canadien pour 1964 montre clairement, à la page 9, la réduction du revenu des services-voyageurs au cours de l'année 1964. Étant donné l'attitude négative adoptée par le Pacifique-Canadien à l'égard du service-voyageurs, on comprend facilement ces piètres résultats. Traitant du trafic-voyageurs, le rapport annuel dit ceci:

> Étant donné l'usage croissant de l'automobile privée, sur des routes améliorées, pour les courts trajets, et les avantages inhérents aux avions à réaction pour les longs trajets, votre compagnie n'envisage pas de pouvoir attirer des voyageurs par rail en nombre suffisant, sur bien des secteurs de nos lignes ferroviaires, à des prix qu'ils sont disposés à payer, pour récupérer le coût d'un tel service. (Le souligné est de nous)

Comparez cette attitude à celle du National-Canadien pour la même année, 1964. Le passage qui suit est tiré de son rapport annuel:

> Le nombre des voyageurs transportés par CN a augmenté de 14 p. 100 en 1964 par rapport à 1963 et les revenus du service-voyageurs se sont accrus de 16.7 p. 100. Le Plan de tarifs Rouge-Blanc-Bleu, auquel il faut attribuer une bonne partie de l'augmentation des ventes du service-voyageurs, a été étendu à tout le réseau au cours de 1964; ce plan et d'autres plans du service-voyageurs ont fait l'objet d'une campagne intense de promotion et de réclame exécutée de diverses façons.

A la page 15 de son rapport annuel pour 1964, sous la rubrique «Perspectives», le National-Canadien déclare:

> La politique actuelle du National-Canadien en matière de trafic-voyageurs prévoit un effort réel pour accroître les ventes du service-voyageurs et assurer un bon service à des prix compétitifs dans les régions où les recettes actuelles ou virtuelles justifient cet effort. Pour le National-Canadien, une étude intensive des marchés, ainsi que de l'évolution et des tendances technologiques, économiques et sociales, portent nettement à conclure que, dans la plupart des régions maintenant desservies, il est possible de justifier, du point de vue économique, un service-voyageurs bien conçu et bien dirigé. A cet égard, l'expérience de 1964 a été fort encourageante. (Le souligné est de nous)

M. Emerson et ses prédécesseurs ont souvent chanté les mérites de la concurrence comme moyen d'accroître l'efficacité. Il y a lieu de demander ici quels efforts a tenté le Pacifique-Canadien pour concurrencer vraiment le National-Canadien et améliorer ses revenus au chapitre du transport-voyageurs. Loin de respecter l'engagement d'exploiter de façon efficace ce chemin de fer, les témoignages trahissent, de la part du Pacifique-Canadien, la résolution de se retirer, de propos délibéré, du service-voyageurs—sauf là où le Pacifique-Canadien estime qu'il sert ses fins de la maintenir. Nous savons que le Pacifique-Canadien s'est tenu à l'écart et a adopté une attitude de sagesse omnipotente, mais cynique, au sujet de la campagne entreprise par le National-Canadien pour relever les normes d'efficacité de ses services-voyageurs. Le

Pacifique-Canadien en général et M. Emerson en particulier ont adopté une attitude de scepticisme rusé. Ainsi, dans un récent article de Phillip Smith, paru dans *Weekend Magazine*, M. Smith dit qu'il ne semble y avoir aucune chance que le Pacifique-Canadien cherche à rivaliser avec le National-Canadien par une campagne de vente agressive. L'attitude des hommes de vision est résumée, dans cet article, par M. Emerson, à qui on fait dire ceci:

> Notre jugement doit s'appuyer sur notre propre argent.

Il est clair qu'on veut donner à entendre que le National-Canadien dépensera peut-être à tort les deniers publics, tandis que le Pacifique-Canadien risquera peut-être de perdre une partie de «ses propres fonds» s'il se méprend sur le succès possible d'une campagne destinée à améliorer les normes du service-voyageurs. Il est certes temps que quelqu'un dans le gouvernement, ou peut-être quelqu'un au Parlement, rappelle à M. Emerson que lorsqu'il parle de la dépense par le Pacifique-Canadien de «son propre argent», il parle dans une large mesure de «notre» argent, c'est-à-dire de l'argent et des richesses que le Canada a donnés au Pacifique-Canadien. Maintenant que le Pacifique-Canadien a logé «notre» argent (c'est-à-dire l'argent du Canada) en sûreté dans ses coffres, il estime qu'il n'a plus à l'utiliser sauf à des fins «profitables» et il serine un refrain hypocrite où l'efficacité devient synonyme de profits. Il est clair que le Pacifique-Canadien n'a pas l'intention d'étendre et de favoriser le service-voyageurs au Canada. Et en même temps, ses hauts fonctionnaires expriment partout au pays des doutes graves au sujet des plans du National-Canadien. Il faut au moins attribuer au National-Canadien le mérite de chercher à résoudre le problème en tenant compte de l'intérêt public. Les hommes d'action du Pacifique-Canadien sont devenus des hommes apathiques et indolents.

L'attitude générale de M. Emerson au sujet du servie-voyageurs se trouve résumée en termes pratiques dans sa réponse à une question que lui posait le commissaire en chef, à Winnipeg:

> Le COMMISSAIRE EN CHEF: D. Concevez-vous, M. Emerson, un Canada où, dans quelques années, le Pacifique-Canadien n'aurait plus de service-voyageurs?—R. Oui monsieur, cela est tout à fait concevable. A moins que quelque chose n'intervienne pour renverser le courant actuel—et je ne vois pas très bien ce que cela pourrait être en ce moment,—je crois que nous nous acheminons inévitablement dans cette direction.
>
> (Compte rendu des témoignages,
> Commission des transports du Canada,
> page 4915)

La façon dont cette philosophie est appliquée aux opérations de tous les jours a été clairement démontrée dans les témoignages de M. Ian Warren, directeur général du trafic-voyageurs du Pacifique-Canadien. En tant que principal préposé aux opérations du Pacifique-Canadien, M. Warren a la direction du service-voyageurs de ce chemin de fer. Il est intéressant de voir avec quel enthousiasme M. Warren adopte une attitude qui lui a sans doute été dictée par la politique d'ensemble dont il a hérité. Voici un extrait de mon interrogatoire contradictoire de M. Warren:

> D. De sorte que la philosophie dont vous vous inspirez en tant que directeur du service-voyageurs du Pacifique-Canadien, c'est que vous exploitez un service qui est foncièrement non essentiel et qui le devient progressivement de plus en plus?—R. Dans la mesure où on peut le rendre profitable.

D. Les profits sont le critère essentiel en tout temps?—R. Ils doivent l'être, monsieur.

D. Je ne soulèverai pas maintenant la question de la responsabilité du Pacifique-Canadien aux termes du vieil accord de 1880. J'y reviendrai plus tard?—R. Oui, monsieur.

D. Mais ce sont là les principes, la philosophie, dont vous vous inspirez en tant que directeur général du trafic-voyageurs du Pacifique-Canadien?—R. Oui, monsieur.

D. Eh bien, cela est passablement clair?—R. En effet.

D. Il est raisonnable de supposer que vous n'allez pas dépenser cinq sous pour assurer un service-voyageurs efficace au Canada, à moins que vous n'entrevoyiez la possibilité de gagner un dollar en fin de compte?—R. Nous avons des services de transport efficaces.

D. Essayez de le faire croire à ceux qui voyagent sur le «Dominion» et même sur le «Canadian», ce train qui regorge de voyageurs.—R. Vous ne pouvez dire cela du «Canadian», mais quant au «Dominion», il ne devrait pas être en service à l'heure actuelle. Il ne transporte que bien peu de voyageurs maintenant...

D. Mais mon ami M. Frawley a posé cette question hier à un autre témoin. Vous perdez de l'argent avec le «Canadian». Pourquoi donc ne l'abandonnez-vous pas aussi, ou est-ce la prochaine étape dont parlait M. Emerson?—R. Je ne crois pas qu'il ait parlé de prochaine étape.

D. Il a dit «une étape à la fois»?—R. C'est juste.

D. Je vous demande si c'est là la prochaine étape?—R. Je n'ai entendu mentionner rien dans ce sens, mais je suis sûr que personne ne parle d'abandonner le «Canadian» à l'heure actuelle.

D. Eh bien, quelle va être la prochaine étape? Dans quelle partie du pays prendrez-vous la prochaine mesure?—R. Nous songeons en ce moment à certains embranchements.

D. Et je suppose que vous allez les abandonner parce qu'ils sont improfitables?—R. C'est exact.

(Le souligné est de nous)

(Compte rendu des témoignages,
Commission des transports du Canada,
pages 6733-6735)

Ici, le commissaire en chef est intervenu pour poser à M. Warren une question qui, à mon sens, est probablement l'élément essentiel de toute cette affaire:

Le COMMISSAIRE EN CHEF: M. Warren, vous venez de parler de philosophie, ou de votre philosophie. Voyez-vous une raison quelconque pour laquelle cette philosophie, la vôtre ou celle du Pacifique-Canadien, ne s'appliquerait pas au National-Canadien?—R. Non monsieur.

Il est clair que le Pacifique-Canadien peut à peine dissimuler son attitude d'indifférence à l'égard du service-voyageurs au Canada. C'est par rapport à cette politique négative dans laquelle il s'est cantonné que nous devons juger le Pacifique-Canadien. Il est tout à fait clair que le Pacifique-Canadien s'est donné pour programme de rejeter tout le fardeau du service-voyageurs sur le National-Canadien, entreprise d'État.

Nous estimons que vous devez chercher à établir les motifs qui ont inspiré le Pacifique-Canadien dans le domaine du service-voyageurs, en égard à ce qu'il a déjà fait au sujet du «Dominion» et à la suppression de ses parcours-voyageurs entre Montréal et Toronto et entre Ottawa et Toronto. Le Pacifique-

Canadien est obsédé par le seul motif de lucre. On relève dans le témoignage de M. Emerson, alors qu'il était interrogé par M. W. Fraser, c.r., avocat-conseil de la ville de Winnipeg, le passage suivant:

> D. Cela nous ramène à votre attitude générale selon laquelle vous voudriez, éventuellement, vous retirer tout à fait du service-voyageurs?—R. Cela se résume à la position générale suivante: Que, conformément à l'engagement pris par la compagnie en vertu du contrat conclu avec le gouvernement, en conformité des conclusions de la Commission d'enquête MacPherson, en conformité des recommandations du Conseil économique du Canada, en conformité des exigences d'une saine gestion des services d'alimentation et du service des affaires,—pour tous ces motifs dis-je,—c'est erreur et folie, si je puis m'exprimer ainsi, que de continuer à exploiter à perte un service qui n'est pas rentable. Tout cela démontre bien.
>
> (Compte rendu des témoignages, Commission des transports du Canada, page 4963)

M. Emerson expose très franchement sa philosophie, et elle est de mauvais augure quant au maintien du moindre service-voyageurs par le Pacifique-Canadien au Canada. Selon le Pacifique-Canadien, si ce n'est pas rentable à plus forte raison «c'est erreur et folie que de continuer à exploiter à perte un service non rentable. Tout cela le démontre bien.» Est-ce là la norme dont va s'inspirer dorénavant toute décision du Pacifique-Canadien? Si tel est le cas—et il ne semble y avoir aucun doute à ce sujet—de quelle utilité est donc l'engagement pris par le Pacifique-Canadien moyennant les précieuses concessions et subventions déjà mentionnées, c'est-à-dire l'engagement d'avoir «à perpétuité à entretenir, exploiter et mettre en opération, d'une manière efficace, le chemin de fer Canadien du Pacifique»?

Nous croyons que le gouvernement du Canada devrait faire respecter l'engagment pris par le Pacifique-Canadien aux termes du contrat de 1880. Nous maintenons que les deux parties au contrat devraient établir clairement leurs positions. Le Pacifique-Canadien a déjà pris position, à savoir, qu'il n'entend pas respecter l'engagement qu'il a pris envers le Canada aux termes du contrat de 1880. C'est maintenant au gouvernement à dire clairement si, oui ou non, il va faire respecter cet engagement par le Pacifique-Canadien.

A notre avis, il incombe au gouvernement d'exiger l'exécution du contrat ou d'en libérer le Pacifique-Canadien. Il n'y a pas d'autre moyen, car toute autre attitude serait inévitablement une attitude de rationalisation et de tergiversation. L'enjeu est extrêmement gros pour ce qui est de l'intérêt public. Si on laisse le Pacifique-Canadien commettre impunément ces violations préméditées, ce sera, à notre avis, simplement parce que le gouvernement ne fait pas valoir ses droits aux termes du contrat. Nous croyons que cela irait à l'encontre de la politique publique définie dans le contrat de 1880 et contraire à l'intérêt public; c'est pourquoi nous affirmons qu'il faut protéger l'intérêt public en insistant pour que le Pacifique-Canadien fasse honneur à ses obligations aux termes du contrat. Par conséquent, on devrait placer le Pacifique-Canadien dans l'alternative de se conformer immédiatement à son contrat ou de subir les conséquences d'une résiliation illégale du contrat. Si le dernier cas est inévitable, alors le Canada devrait exiger sans délai des comptes du Pacifique-Canadien et obtenir que soient retournés à la population du Canada, non seulement l'argent versé au Pacifique-Canadien en vertu du contrat, mais aussi les terres qui lui ont été concédées ainsi que les ressources naturelles qui s'y trouvent et qui l'ont tellement enrichi.

Il est bon de signaler la comparaison entre l'attitude de désespoir déchirant des porte-parole du Pacifique-Canadien et celle des administrateurs de transport ferroviaire des Étsts-Unis. L'attitude du Pacifique-Canadien a été exposée

aux séances de la Commission des transports. Il est évident que les événements aux États-Unis évoluent rapidement dans un sens tout à fait opposé à celui dans lequel s'oriente le Pacifique-Canadien, du moins dans le domaine du service de transport-voyageurs. Aux États-Unis, on fait beaucoup de recherche en vue de moderniser le service de transport-voyageurs. Lorsque la Commission des transports a examiné cette question, nous avons présenté des déclarations faites par des dirigeants de l'industrie des chemins de fer, qui révèlent que l'on adopte une «nouvelle attitude» dans l'industrie du transport ferroviaire des voyageurs. La circulation automobile encombre de plus en plus les routes et la construction de routes coûte de plus en plus cher et c'est ce qui a fait comprendre à l'industrie des chemins de fer et au Congrès des États-Unis qu'il faut prendre des mesures pour réaffirmer l'importance du service de transport ferroviaire des voyageurs. Je ne tiens pas à vous imposer la récitation de tous les témoignages que j'ai présentés à la Commission des transports sur les événements qui se déroulent aux États-Unis, encore qu'on ne puisse en exagérer l'importance. Par conséquent, qu'on me permettre simplement de ne citer que quelques points de vue exprimés par des hommes qui sont placés pour savoir de quoi ils parlent. Je vous demande de prendre note que les personnes que je cite appartiennent à l'industrie ferroviaire.

M. Sidney Bone, qui est Directeur des ventes au service-voyageurs du *New York Central*, à Chicago, et président de l'*American Association of Passenger Traffic Officers:*

> Ce qui se passe à l'heure actuelle peut for bien marquer un point tournant dans l'histoire du train de voyageurs.

M. James R. Getty, Directeur général du trafic-voyageurs de la *Seaboard Airline:*

> La réussite exige trois conditions préalables, savoir:

Je vous demande d'appliquer ces conditions aux normes établies par le Pacifique-Canadien à propos de la mise en service du Dominion.

1. De bonnes possibilités. Nous les avons. Le tourisme est aujourd'hui une industrie de 30 milliards de dollars, qui va continuer à grandir.
2. Un bon produit offert à un prix juste.
3. Donner au client le sentiment qu'on souhaite sa présence.
4. Faire de la réclame, puis vendre. Nous ne devons pas chercher à offrir simplement un service de transport mais aussi un service de tourisme.

(Le souligné est de nous.)

M. Wayne A. Hoffman, vice-président exécutif du *New York Central*:

> Certains signes nous encouragent à croire que des gens sérieux... prennent conscience de la nécessité de planifier et d'agir... si nous pouvons trouver le moyen de préserver le service dont on a besoin, nous n'aurons pas à réinventer le train de voyageurs après qu'il aura disparu.
>
> (Le souligné est de nous.)

M. John T. Connor, Secrétaire au Commerce des États-Unis:

> Nombre d'entre nous, Américains de la vieille génération, sommes au fond des fanatiques du chemin de fer et nous serons bien contents de voir la locomotive prendre de nouveau la vedette... Cependant, ce n'est pas pour des raisons (du gouvernement Johnson) sentimentales, mais pour des raisons d'ordre pratique, qu'on fait l'épreuve du marché du transport ferroviaire des voyageurs. Le chemin de fer, tout en n'occupant pas plus de terrain que les grandes autoroutes modernes, peut transporter cinq fois plus de voyageurs. Il nous faudra des réseaux ferroviaires efficaces et

rapides pour compléter nos réseaux routiers efficaces et rapides. Non seulement les réseaux doivent-ils tous marcher de pair avec les besoins, mais ils doivent aussi s'adapter aux besoins futurs.

Monsieur le président, messieurs, permettez-moi de dire en passant que ces citations proviennent d'une publication intitulée «Railway Aids», l'organe officiel de la A.A.R. (*American Association of Railroads*). Ces références ont été communiquées à la Commission des Transports et je me porte garant de leur exactitude. Je continue:

La déclaration du secrétaire au Commerce, M. John T. Connor, n'était pas simplement des paroles d'encouragement pour les administrateurs de chemins de fer auxquels il s'adressait. Il faisait allusion à une récente adoptée le 30 septembre 1965 par le Congrès des États-Unis, soit la *Public Law* 89-22- intitulée «*High-Speed Ground Transportation Act*» (Loi publique 89-22- intitulée «Loi sur le transport à grande vitesse sur terre»). Un exemplaire de cette loi est annexé au présent mémoire. On remarquera que l'article premier de cette loi adoptée dernièrement par le Sénat et la Chambre des représentants des États-Unis prévoit «que, conformément à l'objectif, qui est de favoriser un réseau national de transport sûr, suffisant, rentable et efficace, le Secrétaire au Commerce (appelé «le Secrétaire» par la suite dans la présente loi) est autorisé à entreprendre des travaux de recherche et de perfectionnement dans le domaine du transport à grande vitesse sur terre, y compris les éléments constitutifs tels que les matériaux, l'aérodynamique, la propulsion des véhicules, les commandes des véhicules, les communications et les voies de guidage, mais sans se limiter à ces éléments». La Loi autorise l'*Interstate Commerce Commission* à entreprendre de la recherche avec l'aide et de l'industrie et du monde du travail et prévoit que des rapports devront être faits tant au Président qu'au Congrès. Elle autorise l'affectation de 90 millions de dollars au cours d'une période de trois ans se terminant le 30 juin 1968 aux fins de la recherche et du perfectionnement dont il s'agit dans la loi.

• (10.45 a.m.)

M. CANTELON: Monsieur le président, puis-je intervenir? Je crois que le témoin doit commencer à ressentir un peu de fatigue. Je me demandais si nous pourrions procéder comme nous l'avons déjà fait, c'est-à-dire lui accorder un moment de répit, ainsi qu'à nous du reste, le temps de prendre un café.

M. WRIGHT: C'est très aimable à vous, monsieur Cantelon, mais j'aime autant continuer à lire le mémoire, quitte à prendre une brève pause ensuite.

Le VICE-PRÉSIDENT: Tout le monde est d'accord? M. Wright va poursuivre la lecture de son mémoire, puis nous aurons une brève pause.

M. WRIGHT: Le Président Johnson a signé le projet de loi le 30 septembre 1965. Il a profité de l'occasion pour faire des observations sur les objets du projet de loi. Plusieurs extraits des observations du Président paraissent pertinents à la lumière des considérations dont vous êtes saisis:

> Nous avons des avions qui volent trois fois plus vite que le son. Nous avons des caméras de télévision en orbite autour de Mars. Et pourtant, nous avons encore le même vieux mode devenu insuffisant de transport en commun entre nos villes et nos municipalités que nous avions il y a 30 ans.
>
> Cette loi va nous aider à déterminer quel genre de transport à grande vitesse sur terre la population souhaite, quel mode de transport elle utilisera s'il est disponible. Le secrétaire au Commerce, en collaboration avec l'industrie privée, est maintenant autorisé à éprouver la réaction du public en mettant à l'essai des améliorations des réseaux actuels de transport-voyageurs.

Le Secretaire Connor me dit que, déjà, il a reçu nombre de dessins et de propositions de fonctionnement d'une nouvelle voiture de chemin de fer pour le transport des voyageurs, qu'il veut mettre à l'essai. Ces propositions lui sont venues de l'industrie privée. Il n'en coûte rien au gouvernement pour les produire. Grâce à une collaboration enthousiaste, le ministère du Commerce et les chemins de fer participants comptent d'ici deux semaines terminer leurs devis définitifs. Ainsi, nous pourrons commencer à recevoir des offres de construction de ces nouveaux wagons expérimentaux de transport ferroviaire des voyageurs aussitôt que nous pourrons mettre des fonds en disponibilité. On s'attend que la première de ces voitures soit livrée à l'automne 1966. A ce moment-là, le chemin de fer Pennsylvania commencera à offrir le service ferroviaire entre New-York et Washington et entre New-York et Boston, à des vitesses atteignant 125 milles à l'heure.

Le 29 janvier 1966, le *Financial Post* contenait un article qui se lisait ainsi qu'il suit:

UNE COMMANDE DE $500,000 POURRAIT MARQUER LE DÉBUT DE LA SECONDE RÉVOLUTION DANS LES CHEMINS DE FER. MONTRÉAL—Il se peut qu'une commande relativement modique ($500,000) passée à la *United Aircraft of Canada Ltd.* marque le début de la seconde grande révolution dans les chemins de fer.

De même que la mise en service de la locomotive diesel a rendu la locomotive à vapeur désuète pour ainsi dire du jour au lendemain, de même, il se peut que la locomotive ST6 munie d'une turbine à arbre, à son tour, relègue la locomotive diesel au second plan pour les «trains de grande vitesse».

La *United Aircraft* a conçu et produit un moteur qui est maintenant employé industriellement dans le *King Air* de Beechcraft et, à titre de prototype, dans une machine à déchiqueter le bois et dans un chasse-neige. L'été prochain, elle en livrera 14 pour les trains de démonstration du transport à grande vitesse des voyageurs qui serviront dans l'entreprise expérimentale du corridor de Boston-Washington.

La *United Aircraft Corp.*, la société-mère, a obtenu le contrat de 2.1 millions de dollars pour les deux trains, qui pourront atteindre des vitesses de 120 à 160 milles à l'heure sur les voies actuelles. Le contrat prévoit l'entretien et le service pour les deux ans que durera l'expérience.

Les trains expérimentaux seront munis de voitures spéciales revêtues d'une épaisse enveloppe d'aluminium, dans lesquelles seront installés les moteurs à turbine.

D'après la société *United*, ils présenteront le grand avantage de pouvoir rouler sur les voies actuelles. Tous les autres «trains rapides», dit-on, roulent sur des voies spéciales,—dont certaines sont munies d'un troisième rail,—qui coûtent cher et dont l'installation est compliquée.

(Le souligné est de nous.)

M. WRIGHT: Je tiens à attirer votre attention sur un certain point. Je ne sais pas si cela fut intentionnel ou non, mais je suis convaincu que l'on a pu vous donner l'impression que ces nouveaux trains rapides à turbine qui entreront en service sous peu exigeront un réaménagement plus ou moins révolutionnaire des superstructures actuellement en place, c'est-à-dire de la voie ferrée. Lorsque M. Crump a comparu devant vous, il a dit ce qui suit; je vais d'ailleurs citer ses paroles et vous renvoyer au bas de la page 18 et au début de la page 19 des témoignages du comité:

Un deuxième changement majeur qui peut peut-être se produire à l'avenir concerne le Corridor Atlantique aux États-Unis. Vous vous

souviendrez que le président des États-Unis a récemment autorisé la dépense d'une somme de 90 millions de dollars pour fins de recherches et de développement d'un réseau ferroviaire de transport à grande vitesse dans la région qu'ils appellent le Corridor, entre Boston et Washington, et qui couvre une distance en proximative de 450 milles. Là encore, il y a à peu près 40 millions de personnes qui vivent dans les régions avoisinantes de ce rayon et qui seraient desservies par cette ligne. Mais on en est encore seulement au stage des recherches. Je crois devoir attirer votre attention sur le fait que toutes les illustrations des trains futuristes, publiées par des groupes de chercheurs ou par des fabricants de matériel ferroviaire, vous montrent immanquablement des voies surélevées.

Il aurait été raisonnable, à mon sens, d'en tirer la conclusion que ce nouveau type de machine ne peut que fonctionner sur une voie surélevée. Tel n'est pourtant pas le cas, et si vous en doutiez le moindrement je vous demanderais de vous renseigner de façon précise à ce sujet. Il n'en est nullement question. La Société *United Aircraft*, qui accomplit cette tâche, est toujours à votre disposition. J'ai entendu parler de certains détails, et ce que je puis avancer (en toute certitude, à mon avis), c'est que la voie ferrée actuelle sera utilisable pour ce nouveau genre de machine.

Voici donc la filiale canadienne d'une société américaine qui fabrique des moteurs pour de nouveaux trains qui seront en service sur des chemins de fer des États-Unis et rouleront à des vitesses de 120 à 160 milles à l'heure sur les voies actuelles. Alors que tous ces perfectionnements se produisent aux États-Unis et au sein du National-Canadien, ici au Canada, le Pacifique-Canadien poursuit son programme de suppression d'une grande partie du service de transport ferroviaire des voyageurs au Canada.

Vous êtes en mesure de vérifier par vous-mêmes quelques-uns des perfectionnements spectaculaires et exaltants qui se produisent dans la recherche et le perfectionnement du transport par chemin de fer. On a donné aux États-Unis des démonstrations pour ce qui est des moteurs de chemin de fer à grande vitesse qui vont révolutionner l'industrie du transport ferroviaire. Tout le monde sait maintenant que le National-Canadien songe sérieusement à l'heure actuelle à mettre en service d'ici quelques années, peut-être en 1967, un train qui pourrait faire le trajet Montréal-Toronto en 3 heures 20 minutes. Ne pouvez-vous vous représenter les changements qu'un tel perfectionnement entraînera dans les habitudes de déplacement des voyageurs? Comment peut-on considérer la politique générale des transports au Canada et la place qu'occupera le service-voyageurs sans tenir compte des perfectionnements considérables qui se produiront sûrement d'ici quelques années? Sans doute, le Pacifique-Canadien considérera-t-il cela comme les rêves éveillés des non-renseignés et, lorsqu'il agit ainsi, on doit reconnaître que c'est un élément de l'attitude qu'il adopte dans son programme à long terme visant à l'utilisation de ses capitaux pour l'activité qu'il déploie dans les *Canadian Pacific Investments Ltd.* et non pour le transport ferroviaire des voyageurs.

Il y a lieu de signaler une des principales tactiques de diversion employée par le Pacifique-Canadien devant la Commission des transports. Au début des séances, le Pacifique-Canadien a présenté une motion tendant à faire reporter les audiences à une date indéfinie et à permettre à la société de supprimer immédiatement le «Dominion» afin qu'elle puisse affecter au transport-marchandises certaines locomotives diesel employées pour le «Dominion». Le Pacifique-Canadien a affirmé avoir un urgent besoin de ces locomotives diesel pour le transport de céréales en exécution du présent contrat de vente de céréales à la Russie. La Commission des transports rejeta cette motion. Nous avons donc lieu de supposer qu'en rejetant cette motion, la Commission n'attachait aucune importance à la thèse du Pacifique-Canadien parce que, si l'on avait un si grand

besoin de ces locomotives diesel dans l'intérêt public, alors l'intérêt public aurait primé toutes les autres considérations. Néanmoins, voici ce qu'on lit à la page 6 de la décision finale de la Commission des transports:

> Je suis convaincu que libérer les unités motrices présentement utilisées pour le «Dominion» peut se révéler utile au transport de cet autre trafic. Les avantages de cet apport étayent la thèse de la suppression du train.

Nous soutenons que la Commission n'est pas logique dans son examen de la question. Au cours des audiences, on demanda aux représentants du Pacifique-Canadien s'il existait au Canada quelque wagon couvert inutilisé par suite du manque de locomotives diesel qu'on employait alors pour le «Dominion». Les représentants du Pacifique-Canadien ont avoué franchement que tel n'était pas le cas. Nous affirmons par conséquent que la conclusion de la Commission en ce qui a trait aux exigences de «l'autre trafic» pour les locomotives diesel du «Dominion» est sans fondement aucun et qu'à cet égard elle ne s'appuie sur aucune preuve. Il a aussi été établi en présence de la Commission que la décision de supprimer le «Dominion» a été prise avant que le Pacifique-Canadien ait quelque connaissance que ce soit au sujet du contrat de vente de céréales à la Russie. La thèse artificielle du Pacifique-Canadien sur le besoin des locomotives diesel qu'il employait pour le «Dominion» était un exposé raisonné que la Commission avait rejeté primitivement et qui ne méritait pas de conclusion affirmative dans la décision finale de la Commission.

On nous reproche en certains milieux d'exprimer une préoccupation outrée pour la perte d'emplois que subiront les employés du chemin de fer qui sont représentés par les groupements affiliés à l'Association canadienne des dirigeants des travailleurs ferroviaires. Nous affirmons que nous n'avons pas à avoir honte de cette préoccupation. C'est un motif légitime d'inquiétude pour les agents de négociation et pour les porte-parole des employés visés.

En somme, étant donné le souci manifesté par la Commission des transports pour le sort économique du Pacifique-Canadien qui, d'après ses états financiers de 1964, n'a réalisé qu'une somme sans précédent de 44 millions de dollars, il n'est certainement pas inconvenant pour les groupements syndicaux du chemin de fer de se soucier du sort fait sur le plan économique et social aux hommes que les décisions du Pacifique-Canadien ont laissés sans emploi. A plus forte raison lorsqu'on songe que la thèse du Pacifique-Canadien est fondée avant tout sur la «non-rentabilité». Il saute aux yeux que le Pacifique-Canadien ne perdra pas de temps à se préoccuper du bien-être de ses anciens employés. Notre inquiétude est exacerbée par le fait que la Commission des transports n'a témoigné d'aucun souci pour le sort des employés puisque, par trois fois au moins, dans le cours de sa décision, la Commission des transports s'est donnée beaucoup de peine pour citer un jugement de la Cour suprême du Canada voulant que les chemins de fer n'existent pas pour le bon plaisir des employés.

Les Fraternités d'employés de chemins de fer voient des hommes mis à pied par suite de la suppression du «Dominion» et quelques jours après la prise de cette décision, d'autres hommes perdent leur emploi par suite de la suppression par le Pacifique-Canadien des trains de Montréal-Toronto et d'Ottawa-Toronto. On ne saurait assurément pas blâmer les Fraternités d'employés de chemins de fer lorsqu'on prend toutes ces décisions sans songer le moindrement au bien-être des employés ni prendre de disposition pour leur verser une paye de séparation ou les dédommager de leurs frais de déplacement et de déménagement d'eux-mêmes et de leurs familles afin qu'ils puissent exercer leur droit d'ancienneté par suite des changements qu'entraînent ces décisions de la direction. Les Fraternités savent que la politique publique en ce qui touche la protection du bien-être des employés des chemins de fer a été définie dans une certaine mesure dans la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien,

qui prévoit indemnisation et assistance pour les employés atteints dans les circonstances exposées dans cette loi. Les Fraternités savent qu'après avoir étudié le Bill C-15, au cours de la dernière session du Parlement, le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a présenté son rapport à la Chambre des communes, rapport qui se lit en partie comme suit:

> Le comité appuie le bill C-15 et le recommande à la Chambree et au Gouvernement; pour préciser davantage ses vues sur la question, le comité recommande:
>
> Que le Gouvernement étudie la possibilité de modifier l'article 82 de la loi sur les chemins de fer de façon à garantir les droits des cheminots dans les cas où la direction déciderait d'abandonner, de fusionner ou de coordonner certains réseaux ferroviaires, ou de fermer compètement ou partiellement certains terminus ou ateliers, ou d'établir des «parcours prolongés».
>
> Le Comité préférerait que les questions de redressement, d'indemnisation, de formation nouvelle et autres améliorations découlant de la dislocation fassent l'objet de négociations entre la direction et les associations reconnues de négociation pour les employés; toutefois, le comité se rend compte qu'on sera fortement encouragé à recourir à ces moyens de règlement une fois que l'article 182 pourra être interprété de façon à accorder légalement une protection sûre aux employés.
>
> (Rapport de la Commission d'enquête industrielle chargée d'examiner la question des parcours prolongés du National-Canadien, page 33)

Ainsi, bien que le Parlement ait admis, à diverses étapes, le principe de l'indemnisation et d'autres mesures d'amélioration pour les employés des chemins de fer dans certaines situations, le sort des employés n'a fait l'objet d'aucune espèce de considération de la part de la Commission des transports ni du Pacifique-Canadien.

C'est pourquoi nous estimons que, pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, la décision de la Commission des transports devrait être abrogée sans délai et qu'on devrait donner ordre au Pacifique-Canadien de remettre le «Dominion» en service comme train transcontinental convenablement équipé pour les voyageurs. Nous estimons que la décision de la Commission est une décision prise sans renseignements en ce qu'elle ne cherche pas à tenir compte ou ne prétend même pas à tenir compte:

1. de ce que comporte la politique nationale prévisible du Canada en matière de transports;
2. des possibilités qu'offriront les exigences du trafic-voyageurs à l'avenir, tant sur les longs parcours que sur les courtes distances;
3. de la nature des changements techniques imminents dans le transport ferroviaire des voyageurs;
4. des répercussions sociales et économiques de la suppression du «Dominion» sur les localités qui en sont atteintes.

Le décision de la Commission des transports, dans la mesure où elle n'a pas tenu compte de ces facteurs ou a feint de les ignorer, n'est pas du tout utile au règlement de cette question. A notre avis, l'interprétation que la Commission donne du contrat de 1880 ne permet guère de croire que la Commission comprend le rôle que le Pacifique-Canadien doit jouer dans l'évolution du transport ferroviaire des voyageurs au Canada. La préoccupation de la Commission pour

la thèse de la «rentabilité» soutenue par le Pacifique-Canadien n'est qu'un prolongement des principes du Pacifique-Canadien qui, à notre avis, sont contraires à la politique publique définie dans le contrat de 1880 et vont à l'encontre de l'intérêt public. La décision de supprimer le «Dominon», prise de propos délibéré et calculé par le Pacifique-Canadien, est un acte qu'il faut tenir pour ce qu'il est et on ne devrait pas fermer les yeux sur tant d'irréflexion. Le Pacifique-Canadien devrait recevoir ordre de jouer son rôle, de façon réaliste et sans plus de ces absurdités, et d'entretenir et exploiter son chemin de fer de façon efficace.

On a dit en certains milieux qu'étant donné l'attitude brutale du Pacifique-Canadien, on ne serait pas réaliste en supposant qu'il peut être contraint de jouer honnêtement le rôle qui est le sien dans le service-voyageurs. Nous ne pouvons pas admettre que le Pacifique-Canadien soit plus fort que le gouvernement. Si, toutefois, le gouvernement en venait à être persuadé que l'intransigeance du Pacifique-Canadien empêche de s'attendre qu'il fasse honneur aux obligations imposées par son contrat, le gouvernement devrait alors n'avoir aucune hésitation et, une fois pour toutes, exiger par tous les moyens dont il dispose que le Pacifique-Canadien remette au gouvernement du Canada les ressources naturelles que le Canada lui a cédées. Voilà ce que la très grande majorité des Canadiens attendraient de leur gouvernement.

Le tout respectueusement soumis.

Maurice W. Wright,
Conseiller juridique de l'Association des dirgeants de syndicats de cheminots canadiens.

Il y a une ou deux questions dont je voudrais vous parler après la pause.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci, monsieur Wright.

Avant d'ajourner je vais demander aux membres du Comité de faire une motion pour que ce mémoire soit ajouté en appendice au compte rendu de la réunion.

M. CANTELON: Je le propose.

M. REID: J'appuie la motion.

M. ORLIKOW: D'habitude on n'ajoute pas en appendice les mémoires qui ont été lus. Comme M. Wright nous a lu son mémoire il a été consigné au compte rendu, et par conséquent je ne vois aucune raison de l'ajouter en appendice. Si je ne me trompe M. Wright n'a omis que les noms des organisations affiliées et les sources des citations. A mon avis il serait préférable de proposer que nous les prenions pour lus, car ainsi il ne serait pas nécessaire d'ajouter le mémoire en appendice.

M. CANTELON: Nous devrions ajouter la loi publique 89-220 en appendice. Puisqu'on ne nous l'a pas lue il conviendrait de l'ajouter.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous pensez qu'il faudrait ajouter tous les documents qu'on ne nous a pas lus?

M. ORLIKOW: Le témoin a simplement omis la liste des organisations et l'origine des citations. On pourrait les ajouter en appendice et le reste du mémoire sera reproduit au compte rendu.

M. BYRNE: Il est inutile de reproduire deux fois le mémoire. M. Orlikow entend que nous devrions reproduire le mémoire tel que M. Wright nous l'a lu, et n'ajouter que les noms des organisations.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous voulez dire que nous devrions le faire imprimer tel que M. Wright nous l'a lu?

M. DEACHMAN: Monsieur le président, nos délibérations ont été sténographiées et par conséquent on lira au compte rendu d'abord la présentation du témoin et ensuite le mémoire dont il nous a donné lecture. Le tout ayant été sténographié on y retrouvera les explications que le témoin nous a données a deux ou trois reprises lorsqu'il a interrompu sa lecture pour éclairer certains points de son mémoire. Donc, tout le mémoire sera reproduit sauf, comme M. Orlikow le disait, à peu près un paragraphe, l'énumération des organisations affiliées de la première page et ainsi de suite. Si nous convenons d'ajouter au texte les noms des organisations paraissant à la première page il ne sera pas nécessaire de reproduire le mémoire deux fois.

M. SOUTHAM: Dans ce cas, le motionnaire et celui qui l'a appuyé devraient peut-être retirer la motion tendant à ajouter le mémoire au compte rendu.

M. REID: Bon, je retire mon appui.

Puis-je proposer que la loi publique n° 89-220 des États-Unis soit ajoutée en appendice?

M. ORMISTON: M. Cantelon l'a déjà proposé.

M. CANTELON: Je l'ai simplement suggéré.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Cantelon, appuyé par M. Reid, propose que la loi publique n° 89-220 jointe au mémoire qu'on nous a lu ce matin, soit ajoutée en appendice au compte rendu de la réunion.

Adopté.

Nous allons ajourner pour un quart d'heure.

A la reprise de la séance.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Puisque nous sommes en nombre nous pouvons commencer à interroger le témoin. M. Cantelon est le premier sur ma liste.

M. WRIGHT: Il y a une question dont je tiens tout particulièrement à vous entretenir avant que vous ne commenciez à interroger le témoin. Si vous vous souvenez, il est souvent question des «frais variables» dans le mémoire de la compagnie Pacifique-Canadien. D'après ce que j'ai compris il s'agit de l'économie que la compagnie pourrait réaliser en supprimant le service «Dominion». C'est assez obscur à mon avis. Je suis sûr que très peu de personnes, à commencer par moi-même, comprennent ce que la compagnie entend exactement par «frais variables». Je ne prétends nullement être expert en la matière, bien au contraire, je l'avoue très franchement, j'ignore tout du sujet. Toutefois, en y apportant un peu d'intelligence, je vais essayer de voir à quoi se rapportent ces frais variables et ces analyses de régression dont il a été question aux audiences devant votre Comité. Lorsque les témoins du Pacifique-Canadien ont comparu devant la Commission des transports, ils ont déclaré que dans le cas du service «Dominion» les frais variables s'élèvent à $9,673,932. Ce qui voudrait dire, si je comprends bien, qu'en supprimant le «Dominion» la compagnie économiserait $9,600,000.

Maintenant, je suis très peu au courant de ces questions mais j'ai néanmoins traité avec beaucoup d'hommes d'affaires au cours de ma carrière, de sorte que je puis faire quelques commentaires à ce sujet. Tout d'abord, et je dis ceci sans méchanceté, en comparaissant devant la Commission royale d'enquête sur les transports, la commission MacPherson, les porte-parole du Pacifique-Canadien ont prétendu qu'en 1958, l'année qui retenait l'attention de la Commission, les frais variables pour les expéditions de céréales transportées aux taux statutaires et autres taux prévus par la loi, avaient entraîné un déficit de

17 millions de dollars. Au premier volume du rapport de la Commission le montant de 17 millions avait été réduit à 2 millions, et arrivé au troisième volume du rapport on constate que le montant a encore baissé et que le bénéfice réalisé ne se chiffre plus qu'à 500,000 dollars. Si j'en parle c'est simplement pour vous faire remarquer que l'analyse de la régression et des frais variables est loin d'être une technique précise, c'est tout au plus une méthode dont les compagnies ferroviaires se servent pour obtenir des données statistiques. Je vous le signale simplement pour vous faire remarquer que si la commission MacPherson peut réduire un déficit de 17 millions à 500,000 dollars cela n'inspire pas confiance.

Maintenant, comme je le disais, lorsque le représentants du Pacifique-Canadien ont plaidé leur cause devant la Commission des transports ils ont prétendu que la compagnie réaliserait une économie, ou éviterait une dépense, de 9,600,000 dollars. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans le détail mais le sujet, bien qu'ennuyeux, est très important car si les montants soumis par le Pacifique-Canadien ne résistent pas à un examen approfondi, les raisons que la compagnie avance pour supprimer le «Dominion» ne tiennent pas debout. Tourefois ce montant de 9,600,000 dollars renferme trois éléments de frais se chiffrant à 6,053,000 dollars; il s'agit de l'entretien des voies, de la dépréciation et du coût de l'argent. L'entretien des voies s'élève à 1,932,657 dollars. Je ne vois guère comment la compagnie pourrait économiser 1,932,000 dollars sur l'entretien des voies en supprimant le «Dominion». Après tout, ce service ne représente qu'une faible partie de l'exploitation globale du Pacifique-Canadien, la compagnie s'occupant surtout de transporter des marchandises. Je ne voyais pas comment cela pouvait se faire quand les représentants du Pacifique-Canadien ont comparu devant la Commission et j'ai interrogé M. Nepveu, le spécialiste qui a témoigné au nom de la compagnie et qui se trouve parmi nous aujourd'hui. Je vous avouerais qu'après avoir écouté son témoignage j'y voyais encore moins clair qu'avant. J'ai cherché à obtenir des explications en lui demandant: «Vous prétendez que vous économiserez 1,932,000 dollars en supprimant le «Dominion», mais pouvez-vous me dire à combien se chiffreront les frais supplémentaires auxquels le Pacifique-Canadien devra faire face pour transporter le blé que nous envoyons en Russie? Après tout, l'acheminement du blé en Russie représente une entreprise bien plus importante que le service en question qui ne demande qu'une locomotive diesel, un fourgon et deux voitures.» Il m'a répondu, je ne vais pas citer textuellement ses paroles...c'était juste avant d'ajourner pour le déjeuner, qu'il y réfléchirait pendant le déjeuner et me répondrait quand la séance reprendrait. Nous avons ajourné à midi et demie et en nous réunissant de nouveau à 2 heures je lui ai demandé s'il avait réfléchi à ce que je lui avais demandé; il m'a répondu que oui. Je lui ai demandé: «Combien est-ce que cela va vous coûter?» il m'a répondu «500,000 dollars». Un peu surpris qu'il me cite un chiffre aussi précis je lui demandai: «Comment avez-vous obtenu ce chiffre, monsieur Nepveu?» et il m'a répondu: «Simplement en appliquant notre formule des frais variables». Quand on songe à l'usure des voies qu'occasionne le transport du blé destiné aux Russes et à celle causée par le «Dominion», cela n'a vraiment pas de sens à mon avis.

M. Nepveu a déclaré également que la dépréciation des locomotives se chiffrait à 303,421 dollars, et celle des voitures à voyageurs à 1,033,232 dollars, mais le raisonnement que les représentants de la compagnie ont tenu devant la Commission des transports était surtout fondé sur le prétexte que la compagnie avait besoin de locomotives diesel pour transporter le blé des Russes.

• (11.40 a.m.)

Si le Pacifique-Canadien a l'intention de se servir des diesels du service «Dominion» pour transporter le blé que nous avons vendu à la Russie, comment

la compagnie peut-elle parler de la dépréciation de ces locomotives puisqu'elles ne seront plus affectuées au service en question?

Ensuite, la compagnie invoque le coût de l'argent sous trois rubriques, ceci pour toute l'année 1964.

Je vois que M. Olson, dont je n'ai pas encore fait la connaissance, prend soigneusement note. Je sais qu'il a comparu devant la Commission et j'ai l'impression qu'il s'est senti aussi perdu que moi. S'il a mieux saisi que moi je lui saurais gré de me venir en aide.

Le prix de l'argent pour les voies serait de 627,274 dollars, pour les locomotives, 434,700 dollars, et pour l'utilisation des voitures à voyageurs, 1,682,192 dollars.

Selon moi, ceci est erroné car le coût de l'argent n'est pas un élément des frais. En somme, c'est tout simplement une estimation des recettes qui n'ont pas été encaissées parce que le capital était immobilisé ailleurs.

M. McINTOSH: J'invoque le règlement, monsieur le président. Je me permets de vous faire remarquer que M. Wright analyse le mémoire du Pacifique-Canadien en ce moment. Or, nous l'avons étudié nous-mêmes et nous sommes réunis ce matin pour entendre celui de la CRLEA. Il me semble que M. Wright devrait mettre le mémoire du Pacifique-Canadien de côté pour le moment, quitte à le reprendre plus tard.

M. OLSON: J'invoque le règlement. Je conviens que les commentaires de M. McIntosh sont à propos, mais je pense qu'il est utile que le Comité entende ce que les personnes qui ont étudié cette question des frais ont à dire à ce sujet car à mon avis c'est le nœud du problème. Si les porte-parole d'autres organisations ne comprennent pas ces frais et ne sont pas d'accord avec le principe, je pense qu'il est bon que nous sachions ce qu'ils en pensent.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Nous avons déjà entendu quelques commentaires à ce sujet. Le témoin amplifie sa déclaration en ce moment, mais il n'aborde pas nécessairement tous les aspects de la question qui intéressent les membres du Comité. Si vous voulez bien, nous allons écouter ce que le témoin a à nous dire à ce sujet, je pense que nous sommes tous d'accord avec M. Olson, ce qui n'empêchera pas les membres du Comité de poser des questions sur les points qui les intéressent tout particulièrement.

Êtes-vous d'accord que je permette aux membres qui désirent interroger le témoin de lui poser maintenant des questions à tour de rôle?

M. OLSON: Que nous procédions d'une façon ou de l'autre, monsieur le président, cela m'est indifférent, mais je pense qu'il est très utile d'entendre ce que le témoin pense de ces frais.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Oui, je suis de votre avis.

M. BYRNE: Je suis tout disposé à écouter M. Wright, mais si vous vous souvenez il nous a bien dit qu'il n'était pas expert en matière de frais. Nous devrions peut-être convoquer un spécialiste qui n'est pas directement intéressé à l'affaire.

M. McINTOSH: Voici, monsieur le président: M. Wright nous a dit qu'il n'était pas expert en la matière. Il a une opinion à ce sujet, c'est entendu, mais il se peut qu'il ait aussi une opinion au sujet de tous les mémoires qu'on doit nous soumettre. Or, si vous permettez au témoin d'exprimer son opinion sur tous les mémoires, monsieur le président, vous allez vous trouver sans quorum pour l'écouter car nous avons étudié le sujet et nous avons des questions à

poser. Si les témoins ont quelques observations à faire, très bien, mais je ne trouve pas que nous devrions étudier les mémoires de toutes les personnes qui se présentent devant nous.

M. WRIGHT: Puis-je ajouter un mot, monsieur le président?

Après que j'eus rédigé le mémoire officiel que je vous ai soumis, certains experts en matière de frais variables m'ont communiqué des renseignements. J'ai fait les quelques commentaires que vous avez entendus avant de vous faire part de l'opinion du professeur en transports du *Northwestern University School of Business* qui est reconnu comme un expert en la matière. Je n'ai pas l'intention de vous lire son exposé mais je voudrais vous signaler certains passages et vous faire connaître son point de vue sur les frais variables tel qu'interprété par l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis dont les critères semblent être les mêmes que les nôtres.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Nous saisissons ce que le témoin a à l'esprit, n'est-ce pas messieurs? Toutefois, j'ai ici une liste des membres qui ont des questions précises à lui poser et je vais donc leur donner la parole à tour de rôle. Commençons par M. Cantelon.

M. CANTELON: Le mémoire catégorique que M. Wright nous a lu ce matin nous a certainement beaucoup intéressés.

Aux pages 2, 3 et 4, et plus loin, vers les pages 14 et 15 vous décrivez ce que l'on pourrait appeler le «dépouillement» du service «Dominion». Il est clair que, selon vous, le Pacifique-Canadien a procédé de cette façon délibérément afin de décourager les voyageurs et prétendre par la suite que ce service n'est pas réellement demandé. Je trouve que la situation est fort bien résumée à la page 11 où vous dites ceci:

> Le Pacifique-Canadien a commencé par réduire le service «Dominion» pour prétendre ensuite que, ce train n'étant plus rentable, il fallait le supprimer.

Ceci résume à peu près votre opinion au sujet de ce chapitre du mémoire, n'est-ce pas?

M. WRIGHT: Oui, monsieur.

M. CANTELON: Il y a une chose qui m'intéresse tout particulièrement, c'est l'expression «demande réelle». Je voudrais savoir ce que vous pensez de l'explication que le Pacifique-Canadien donne de l'expression «demande réelle». C'est à la page 2 du mémoire; je vais vous la lire pour vous éviter de chercher:

> Par demande réelle nous entendons la demande qui existe pour un service déterminé à des prix permettant de couvrir les frais occasionnés en assurant ledit service.

Voilà comment la compagnie explique cette expression. Y trouvez-vous quelque chose à redire?

M. WRIGHT: Non, rien.

M. CANTELON: Merci. Pour ma part, j'ai quelques commentaires à faire à ce sujet. Il me semble que le Pacifique-Canadien établit un rapport entre la «demande réelle» et le nombre de voyageurs qui empruntent ce train. J'en ai parlé à M. Emerson mais il n'est pas tout à fait de mon avis. Qu'en pensez-vous, monsieur Wright?

M. WRIGHT: Dans l'intérêt du public il faut tout d'abord déterminer la nature et l'importance de la demande de services de voyageurs au Canada. Les tarifs et les revenus que ces services rapportent sont un tout autre sujet à mon avis. Il se peut que la question relève du gouvernement et qu'il faille subventionner ces services. Mais il faut avant tout déterminer l'importance de la demande et les perspectives d'avenir des services de voyageurs.

M. CANTELON: Voilà précisément la distinction que je cherchais. Je voulais faire une distinction entre ce que l'on pourrait appeler la demande en puissance et la demande réelle mais, sauf erreur, la compagnie établit un rapport entre la demande réelle et le nombre de personnes qui prennent ce train. C'est probablement la seule façon dont elle peut déterminer l'importance de la demande.

M. WRIGHT: Oui, et pour déterminer la demande réelle il faut évidemment tenir compte de la nature du service assuré et du prix de revient.

M. CANTELON: Bien entendu.

Je voulais aussi vous poser une question au sujet du service même. Je songe tout particulièrement aux progrès technologiques qui ont été réalisés pour ce genre de service, et à ceux que l'on peut prévoir. J'ai l'impression que le Pacifique-Canadien est un peu en retard sous ce rapport.

Je ne suis pas très au courant des questions ferroviaires mais je sais, comme tout le monde d'ailleurs, que tous les autres moyens de transport ont fait beaucoup de progrès ces dernières années. Prenez les lignes aériennes, par exemple, ces compagnies ne réaliseraient sûrement aucun bénéfice si elles se servaient des mêmes avions qu'il y a quelques années, qu'il y a cinq ans même. Je me rends compte qu'il est beaucoup plus difficile pour les compagnies ferroviaires de suivre les progrès technologiques que pour les autres moyens de transport parce que les trains sont plus grands et ne se prêtent pas aussi bien aux modifications. Mais je me demande néanmoins si la compagnie fait vraiment tout ce qu'il y aurait moyen de faire à cet égard.

M. WRIGHT: Ce que je souhaite surtout, c'est qu'on tienne bien compte de l'intérêt public par rapport à tous les moyens de transport, qu'il s'agisse de services aériens ou de services terrestres. Avant de décider s'il convient ou non de supprimer environ 25 p. 100 des services transcontinentaux de voyageurs il faut s'assurer qu'une telle mesure cadre avec le programme d'ensemble.

Je voudrais tout simplement que le Parlement établisse la politique générale à suivre en matière de transports et décide ensuite du rôle que les transports ferroviaires sont appelés à jouer dans le cadre de cette politique.

Voulez-vous ajouter quelques mots à ce sujet, monsieur Kelly?

M. W. P. KELLY (*Vice-président de la Fraternité des garde-freins de chemin de fer*): Vous avez dit, monsieur, que vous vous rendez compte que les compagnies ferroviaires ne pouvaient pas s'adapter aussi facilement que les lignes aériennes.

M. CANTELON: Oui, parce que les avions étant plus petits il est relativement facile de les supprimer ou d'en augmenter le nombre, mais c'est plus difficile dans le cas des trains. J'ai d'autres questions à poser à ce sujet.

M. KELLY: Vous n'êtes sans doute pas au courant des trains dont on dispose à l'heure actuelle. Je songe en particulier au train construit par la société *United Aircraft* dont on a parlé. Ce train est comparable à un avion. Il est

entretenu au moyen d'ordonnateurs. La longévité des divers éléments est déterminée, et pour enlever un moteur il suffit de débrancher quelques relais électriques. Il en est de même pour les appareils de climatisation et les autres éléments du train. L'entretien est planifié et on évite des pannes en maintenant le train en bon état. Tout ceci permet d'éviter l'inconvénient dont vous venez de parler et assure plus de souplesse. Ce matériel existe déjà et, pour citer M. Pierre Delagrave, ancien directeur du service des voyageurs du Canadien-National, cette turbine construite selon le principe de la propulsion à réaction devrait rendre aux chemins de fer le même service que les réactés ont rendu aux lignes aériennes. En ce qui concerne les avions, c'est comme si on comparaît les avions à hélice aux réactés. On n'attend pas que ce matériel soit mis au point, il existe déjà et les chemins de fer peuvent s'en servir.

M. REID: Me permettriez-vous de poser une question, monsieur le président?

Les 25 p. 100 du réseau en question se rapportent-ils au nombre de voyageurs transportés ou à la quantité de matériel disponible?

M. WRIGHT: Ils se rapportent aux services matériels assurés avant que le service «Dominion» ne soit réduit. Le Pacifique-Canadien exploite le «Dominion» et le «Canadian», et les Chemins de fer Nationaux ont deux trans-continentaux de voyageurs, et même un troisième à certaines époques de l'année.

M. REID: Il s'agit donc de 25 p. 100 de la capacité matérielle, et non de 25 p. 100 des voyageurs que le train pourrait transporter.

M. CANTELON: Je suis bien aise de connaître l'opinion de M. Delagrave car il était très avant-gardiste en matière de chemins de fer. Les opinions qu'il avait à ce sujet sont précisément celles que je cherche à faire valoir aujourd'hui.

Je voudrais connaître votre opinion sur un autre aspect de l'adaptation des chemins de fer. Croyez-vous qu'il soit nécessaire d'offrir cinq genres de service dans un train comme le «Canadian»? Ne serait-il pas possible de faire ce que font les lignes aériennes? Je sais que les compagnies de chemin de fer doivent assurer des services de wagons-lits, mais ne pourraient-elles pas avoir deux genres de service seulement et se servir d'ordonnateurs pour la réservation des places? Je suis persuadé que c'est en large mesure leur système de réservation qui empêche la demande réelle d'augmenter au point où les trains leur rapporteraient des bénéfices.

M. KELLY: Je suis de votre avis qu'elles pourraient réduire le choix de services. Je crois que vous êtes tombé sur la solution du problème et que les compagnies devraient précisément se servir d'ordonnateurs pour la réservation. Il m'est arrivé bien des fois, en faisant la queue au guichet de Montréal, de voir des gens empoigner leurs valises et s'en aller en maugréant.

M. CANTELON: Autre chose, monsieur le président, M. Wright a dit qu'on nous avait donné l'impression qu'il est, sinon impossible du moins extrêmement difficile de faire circuler sur une même voie des trains qui font de 120 à 160 milles à l'heure et d'autres qui roulent beaucoup plus lentement. Mais là encore, je me fie aux techniques modernes et je suis convaincu que c'est possible. Toutefois, j'aimerais connaître l'opinion des spécialistes à ce sujet.

M. WRIGHT: Je ne suis pas spécialiste en chemins de fer, monsieur, mais je puis vous dire que la société *United Aircraft* a publié une brochure de renseignements, je l'ai ici, où l'on dit que le train en question «pourrait atteindre de 120 à 160 milles à l'heure sur les voies actuelles». Puis vient une explication:

> L'amortissement aux virages, une des principales innovations du modèle créé par *United Aircraft*, s'effectue au moyen d'un appareil

perpendiculaire dont les bras de support partent de l'axe pour rejoindre des points de montage aménagés sur le haut et au-dessus du centre de gravité du wagon. Ces bras de support, montés sur ressorts, permettent à la partie inférieure du wagon, à son centre de gravité, de pencher vers l'extérieur aux virages, les roues restant sur la voie. La plupart des wagons de chemin de fer ont un chariot à quatre roues à chaque extrémité, tandis que ceux du train de la société *United Aircraft* n'ont que deux roues dont une montée sur un axe entre les wagons.

Autrement dit, la chose est possible et la société se propose de le faire sur les voies déjà aménagées.

M. CANTELON: Ce n'est pas là ou je voulais en venir. Je ne doute pas qu'il soit possible de construire un wagon capable de circuler à 160 milles à l'heure sur des voies déjà aménagées car j'ai des amis qui conduisent leur voiture à 80 milles à l'heure sur nos routes actuelles et qui prennent les virages sans difficulté aucune! Ce qui est difficile, me semble-t-il, c'est de faire circuler un rapide sur les mêmes voies que des trains de marchandises roulant à 60 ou 65 milles à l'heure. Quelles sont les difficultés qui se posent? Est-ce tellement difficile que l'exploitation de rapides réduirait le rendement général du réseau?

M. WRIGHT: Je pense que M. Kelly pourra répondre à votre question car il a de l'expérience dans ce domaine.

M. KELLY: Quand des trains circulent à différentes vitesses c'est la surélévation ou l'amortissement aux virages qui crée des difficultés. La plupart des trains sont des trains de marchandises. Lorsqu'une compagnie ferroviaire met des rapides en service, elle doit éviter de remblayer les voies aux virages au point où les trains de marchandises seraient susceptibles de verser en prenant lentement les virages. Des constructeurs tels que *United Aircraft* ont certainement tenu compte de cette difficulté. Ils savent que la surélévation de voies déjà aménagées, ou l'aménagement de nouveaux encaissements, coûterait un prix exorbitant.

M. CANTELON: Cela ne répond toujours pas à ma question, monsieur Kelly. Ce n'est pas du tout ce que je cherche à savoir. Voici: mettons qu'un train se dirige vers l'ouest à 60 milles à l'heure, suivi d'un rapide roulant à 160 milles à l'heure, il y a même beaucoup de trains circulant dans les deux directions. Le rapide dépasse celui qui roule à petite vitesse, et dépasse les voies d'évitement en un clin d'œil et c'est ce qui pose des difficultés.

La compagnie peut-elle coordonner les horaires afin d'éviter que les rapides ne lui coûtent excessivement cher?

M. KELLY: Mais certainement. Une situation semblable existait à l'époque où on donnait des ordres de marche et de surveillance aux trains roulant à 20 milles à l'heure relativement aux rapides. Le contrôle des rapides a été centralisé, c'est devenu une véritable science. Aucun problème ne se pose maintenant par rapport au signalement des trains circulant à des vitesses différentes, il n'y a absolument aucun problème.

M. CANTELON: Je vous remercie.

• (12.00 p.m.)

J'ai une autre question à vous poser. A la page 18 de votre mémoire vous parlez des «employés du Pacifique-Canadien qui perdent leur place parce que la compagnie supprime certains services» et vous indiquez certains trains. Le nombre de chômeurs pourrait bien augmenter à cause des progrès technologiques, si on peut les appeler ainsi, grâce auxquels les trains deviennent de plus

en plus rapides, mais les dirigeants de la compagnie nous ont dit qu'ils engagent tout le temps de nouveaux employés et, si j'ai bien compris, que tout employé mis à pied peut s'attendre à être réengagé en très peu de temps.

M. WRIGHT: Oui.

M. CANTELON: Est-ce exact?

M. WRIGHT: Je suis bien aise que vous me posiez cette question. Tout d'abord, en ce qui nous concerne, nous ne sommes pas d'accord avec les chiffres cités par le Pacifique-Canadien. Si je me souviens bien, la compagnie prétend qu'environ 88 employés perdraient leur emploi, mais dans le détail qui vous a été soumis il n'est pas question des préposés aux wagons-lits. Où sont-ils passés? Maintenant, regardons les choses en face, ces employés sont pour la plupart des personnes de couleur et leur ancienneté se limite à l'emploi de garçon de wagons-lits. Le compagnie n'en a pas tenu compte dans la ventilation sous prétexte qu'ils ne travaillent sur le «Dominion» que deux ou trois mois par an, que le «Dominion» n'a plus de wagon-lits et par conséquent qu'elle n'a plus besoin de leurs services.

M. Blanchette de la Fraternité des préposés aux wagons-lits a longuement traité de cette question quand il a témoigné devant la Commission des transports. Je ne vais pas vous répéter tout ce qu'il a dit, cela prendrait trop de temps, mais il a indiqué combien de préposés aux wagons-lits du «Dominion» ont été mis à pied à partir du moment où on a commencé à réduire le service transcontinental régulier jusqu'à sa suppression, ou sa transformation. Or, il y avait 168 emplois de préposés aux wagons-lits, soit presque deux fois plus que le nombre qui vous a été soumis. Depuis lors, 32 autres préposés ont été débauchés probablement parce que le service du Pacifique entre Montréal et Toronto a été supprimé.

M. Brown, président général de la Fraternité des garde-freins de chemin de fer, a déclaré devant la Commission des transports que plus de 200 employés ont perdu leur place du 1er au 7 septembre 1965; le 1er septembre le service n'avait pas encore été modifié, mais le 7 on a institué ce que j'appelle le «tacot». M. Brown a déclaré que plus de 200 hommes ont perdu leur emploi, sans compter les 321 emplois dont seront privés les étudiants d'université, la plupart de Vancouver, que le Pacifique-Canadien engageait en été.

M. Brown a abordé un autre aspect de la question au cours de son témoignage. Il a déclaré que les services assurés sur le «Dominion» pour les voyages transcontinentaux étant devenus insuffisants, la clientèle du «Canadian» a beaucoup augmenté. En ce qui concerne les garçons de table, il a dit que comme il y a 48 clients par repas, les garçons servent près de 200 repas par jour et travaillent sans arrêt de sept heures du matin à minuit. Dès qu'ils ont servi le petit déjeuner ils doivent s'occuper du déjeuner et tout de suite après, du dîner. M. Brown a déclaré que des flots de plaintes lui parviennent des travailleurs qu'il représente au sujet des conditions excessivement difficiles, pour en dire le moins, dans lesquelles ils travaillent.

Maintenant, messieurs les membres du Comité, il y a autre chose. En écoutant les témoignages de MM. Crump et Sinclair l'autre soir, j'ai entendu Mme Rideout poser une question très pertinente à mon avis et, sauf le respect

que je dois à ces messieurs, il me semble qu'ils n'y ont pas répondu comme il aurait fallu.

Mme Rideout leur a posé une question au sujet des hommes inscrits au tableau des remplaçants. Elle leur a demandé si les employés qui perdaient leur place par suite de la suppression du service «Dominion» seraient placés ailleurs, autrement dit si, ayant perdu leur emploi régulier A on leur donnerait un emploi disponible B. Mme Rideout semble comprendre le procédé. Si un chef de train, un mécanicien ou un chauffeur a 20 années de service, il a 20 années d'ancienneté et travaille régulièrement. Il est toujours employé par le Pacifique-Canadien mais, comme on dit dans le métier, il saute le tableau des remplaçants disponibles. Il est possible que son salaire soit à peu près le même grâce aux expéditions de blé en Russie, mais cela ne va pas durer éternellement. Qu'est-ce qui va se passer lorsque ces expéditions seront terminées? Il perdra sa place et l'emploi qu'il y avait pour lui au tableau sera occupé par un autre. En d'autres termes, les répercussions immédiates ne sont pas aussi graves que celles qui vont suivre d'ici deux ou trois ans.

Le juge Samuel Freedman de Winnipeg a traité brièvement de cette question dans son récent rapport sur l'enquête relative aux parcours prolongés. Voici ce qu'il dit à la page 82:

> En outre, les répercussions provoquées par le retranchement d'un emploi peuvent être ressenties non seulement par ceux qui subissent immédiatement les conséquences du changement mais par d'autres également. L'employeur averti et bienveillant peut protéger l'employé qui occupe la place en l'y laissant jusqu'à sa retraite ou en l'occupant ailleurs. Mais que se passe-t-il dans le cas du débutant? Pour lui, l'ancien emploi n'existe plus. C'est ce qu'on appelle parfois «la mise à pied silencieuse». Parfois le nouveau membre des forces laborieuses peut obtenir un autre genre d'emploi mais à condition qu'il se déplace. Donc, dans un cas comme dans l'autre, les changements d'ordre technologique imposent des épreuves.

Nous ne prétendons pas qu'il faille maintenir le service «Dominion» avant tout pour éviter de débaucher les employés. Si nous voulons réaliser des progrès dans le domaine de la technologie et affronter la concurrence offerte par les spécialistes d'autres pays, il nous faut être de notre temps, et ceci s'applique tout autant à la main-d'œuvre. Mais quand les dirigeants du Pacifique-Canadien vous disent que pas plus de 88 employés ont perdu leur place c'est absolument contraire à la réalité.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Avez-vous presque terminé vos questions, monsieur Cantelon?

M. CANTELON: Oui, monsieur le président. Je dirai simplement pour terminer que j'ose espérer qu'on n'aura pas conclu d'après les questions que j'ai posées que je suis mal disposé envers la compagnie Pacifique-Canadien ou que je ne suis absolument pas d'accord avec les raisonnements qu'on nous a tenus aujourd'hui. Je suis parfaitement d'avis que la compagnie devrait organiser le service en question de façon à en retirer des bénéfices. J'estime, toutefois, que si elle n'y est pas parvenu jusqu'à présent c'est parce qu'elle n'a pas su tirer parti des techniques nouvelles. Si elle s'adaptait aux progrès, ce service, loin de lui causer des pertes, lui rapporterait des bénéfices.

M. WRIGHT: Bien que je ne sois pas membre du Comité, je me permets de dire que je partage entièrement votre opinion, monsieur Cantelon.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Monsieur McIntosh, je vous invite maintenant à poser vos questions.

M. WRIGHT: Et je me permets d'ajouter qu'à mon avis ils n'arriveront probablement jamais à indiquer un profit d'après la méthode de comptabilité qu'ils emploient.

M. MCINTOSH: Monsieur Wright, je désire vous remercier de la franchise avec laquelle vous vous êtes exprimé dans votre exposé et au cours des déclarations que vous avez faites jusqu'ici ce matin. Toutefois, j'aimerais maintenant poser certaines questions au sujet des déclarations que contient le mémoire.

A la page 35 du mémoire, on peut lire ce qui suit:

> C'est pourquoi nous estimons que, pour les raisons mentionnées plus haut, la décision de la Commission des transports devrait être abrogée sans délai...

Pourriez-vous énumérer ces raisons une par une, le plus brièvement possible. En avez-vous dressé la liste ou n'était-ce là qu'une déclaration générale?

M. WRIGHT: Je donne mes raisons à la phrase suivante; elles sont au nombre de quatre. Je déclare que toute décision prise par la Commission des transports en vue de l'abandon du *Dominion* n'est pas judicieuse si elle ne tient pas compte:

1. De ce comporte la politique nationale du Canada en matière de transports dans un avenir assez rapproché.
2. De l'accroissement possible, à l'avenir, de la demande dans l'industrie du transport des voyageurs, tant sur de longs parcours que sur des distances plus courtes.
3. De la nature des changements techniques imminents dans l'industrie du transport des voyageurs par chemin de fer.

Et voici ma dernière raison qui n'est certainement pas la moindre:

4. Des répercussions sociales et économiques de la suppression du *Dominion* sur les localités qui sont affectées par cette décision.

J'aurais peut-être dû ajouter une cinquième raison qui serait la suivante: Je mets ouvertement en doute la valeur des méthodes de comptabilité utilisées et je demande à votre comité de faire étudier cette question très attentivement par des témoins indépendants. Si vous m'en donnez l'occasion, j'aimerais attirer votre attention sur un certain aspect des méthodes de comptabilité car je crois qu'il est essentiel de le faire dans l'intérêt public.

M. MCINTOSH: J'ai posé cette question parce que j'avais lu les mots «raisons mentionnées plus haut» et que vous avez parlé ensuite des raisons mentionnées ci-dessous. Toutefois, vous parlez ouvertement, dans votre mémoire et dans ceraines déclarations, de décisions fondées sur de fausses prémisses et d'autres choses de ce genre, et vous avez dit à la suite d'une conversation que vous avez eue avec un des dirigeants du Pacifique-Canadien que la situation vous semblait plus embrouillée que jamais.

Pour me permettre de mieux comprendre votre mémoire, monsieur Wright, voudriez-vous me dire ce que signifient exactement certaines phrases de votre exposé. La première déclaration se trouve à la page 21 et se lit comme suit:

> Il est certes temps que quelqu'un au gouvernment ou peut-être au parlement rappelle à M. Emerson que lorsqu'il parle de la dépense de «son propre argent» au sujet du Pacifique-Canadien il parle, dans une large mesure de notre «argent» c'est-à-dire de l'argent et des richesses que le Canada a donnés au Pacifique Canadien.

Vous avez mentionné le Parlement; je suis député et je me demande si cette déclaration veut dire que j'ai négligé certains de mes devoirs. Qu'entendez-vous par l'expression «notre propre argent» en ce qui concerne le Pacifique-Canadien?

M. WRIGHT: Je veux dire qu'une grande partie de ce qui constitue aujourd'hui la richesse du Pacifique-Canadien provient de la valeur de l'argent qui lui a été donné en espèces sonnantes sous forme de subventions et deuxièmement que les ressources naturelles qu'il a acquises constituent une richesse immense. Les territoires octroyés au Pacifique-Canadien couvrent une partie des nappes d'huile «Leduc» et il est a peu près impossible d'évaluer aujourd'hui la valeur exacte de ces terres. Mais il est certain que ces terres constituent une des régions du Canada les plus riches en ressources naturelles. Elles figurent à l'actif du Pacifique-Canadien et c'est pourquoi «notre» argent se trouve dans leur trésor.

M. MCINTOSH: Monsieur Wright, je ne partage pas votre avis à ce sujet et il vaudrait peut-être mieux que je n'insiste là-dessus pas maintenant. Mais n'était-ce pas là une des conditions de l'accord ou du contrat qui engageait les deux parties?

M. WRIGHT: J'en conviens.

M. MCINTOSH: Est-ce «leur» argent dans le même sens que le salaire que je reçois comme député est «mon argent» et que les honoraires que vous versent les différentes fraternités que vous représentez ici constituent «votre argent».

M. WRIGHT: Oui.

M. MCINTOSH: Je veux en arriver à ceci. Croyez-vous vraiment que la population canadienne peut encore réclamer l'argent et les terres qui ont été octroyés au Pacifique-Canadien en vertu de l'accord ou du contrat? Je désire seulement comprendre le mémoire du Pacifique-Canadien et vos déclarations; je suis très sérieux. Je voudrais que vous me disiez pourquoi vous croyez que ces richesses appartiennent à la population canadienne.

M. WRIGHT: Je crois que nous touchons au cœur de la question. Je déclare qu'un contrat a été conclu. Je devrais peut-être m'exprimer autrement: un pacte a été conclu, le Pacifique-Canadien s'est engagé à rendre certains services: à terminer la construction du réseau ferroviaire dans les années 80 et à entretenir et à exploiter à perpétuité le chemin de fer, d'une manière efficace. D'un autre côté, nous lui avons accordé certaines richesses considérables et je puis dire en toute franchise que les richesses données en échange de ces services sont encore plus considérables et plus précieuses aujourd'hui qu'elles ne semblaient l'être en 1880. Je n'ai pas d'objection à ce que le Pacifique-Canadien conserve ses richesses, à la condition qu'il respecte le contrat. Je fais seulement une comparaison; j'estime que le Pacifique-Canadien a signé, à toutes fins pratiques, un billet à l'ordre du Canada et, avec tout le respect que je vous dois, j'estime qu'il appartient au Parlement de déterminer la valeur de ce billet. Vous devez vous poser la question suivante: a-t-il respecté son engagement ou a-t-il réussi à prendre l'argent sans s'acquitter de ses obligations? Le contrat ne prévoyait pas que la compagnie devait par la suite entretenir et exploiter le chemin de fer avec profit; il stipulait que la compagnie devait ensuite entretenir et exploiter le chemin de fer d'une manière efficace. Je n'ai pas une attitude cynique en ce qui concerne cette question. Je ne tiens pas à ce que le Pacifique-Canadien perde inutilement des sommes d'argent chaque année. Mais je crois que nous devons nous assurer que le Pacifique-Canadien respecte son contrat et les obligations qui en découlent. Je suis certain que s'il savait que quelqu'un le surveille, il veillerait à s'acquitter de ses obligations et il n'aurait jamais eu l'audace de réduire les services offerts par le *Dominion* comme il l'a fait par le passé.

M. MCINTOSH: Vous allez trop vite à mon gré. J'aurais quelque chose à dire au sujet de ses obligations en vertu du contrat ou de l'accord mais je devrais peut-être aborder ce sujet dès maintenant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Puis-je me permettre de vous interrompre pour vous rappeler que le but du travail de notre comité est d'étudier le service offert aux voyageurs par le Pacifique-Canadien. Je me demande jusqu'où cette question du contrat historique du Pacifique-Canadien pourrait nous entraîner si nous ne sommes pas rappelés à l'ordre. Je me rends compte que nous nous sommes écartés du sujet de temps en temps et une discussion du transport des marchandises par le Pacifique-Canadien dépasse peut-être le cadre de nos attributions.

M. MCINTOSH: Je n'ai pas mentionné le transport des marchandises. Je désire parler de l'accord.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Je n'aimerais pas que les membres du comité s'attardent trop longtemps sur l'histoire du Pacifique-Canadien.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, on a traité de cette question dans tous les mémoires qui ont été présentés jusqu'ici et je crois que M. McIntosh a le droit d'aborder cette question maintenant. Je sais que M. Wright a traité longuement de cette question dans son exposé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Vous pouvez continuer.

M. MCINTOSH: Monsieur Wright, vous avez parlé de transports et vous avez mentionné le contrat ou l'accord conclu en 1880. Vous avez dit qu'il s'agissait d'un billet ou, en autres mots, d'un engagement. Vous vous êtes servi de plusieurs autres expressions pour décrire le transport et le premier contrat. Selon votre interprétation du mot «transport» et de l'alinéa 7 qui prévoit, comme vous l'avez déclaré: «Que la compagnie devra ensuite et à perpétuité entretenir, exploiter et mettre en opération d'une manière efficace le Pacifique-Canadien», croyez-vous que cela signifie que la compagnie devra toujours assurer le transport par chemin de fer?

M. WRIGHT: Oui.

M. MCINTOSH: Comme vous êtes avocat, vous devez savoir ce qui en est.

M. WRIGHT: Dans le contexte où le mot est employé, je crois qu'il s'applique certainement au transport par chemin de fer.

M. MCINTOSH: Pourquoi? Je voudrais que vous me donniez votre interprétation de ce premier accord ou contrat.

M. WRIGHT: Mon interprétation est toute simple: c'est que le gouvernement du Canada avait besoin d'un réseau ferroviaire qui s'étende jusqu'à la côte ouest au cours des années 80. Il a probablement décidé d'en assurer la construction de cette façon. Mais le gouvernement a voulu s'assurer qu'il ne donnait pas alors 25 millions de dollars en argent comptant et 25 millions d'acres de terre au Pacifique-Canadien sans que la compagnie ne soit tenue de s'acquitter de certaines obligations à l'endroit du Canada à l'avenir.

M. MCINTOSH: C'est juste.

M. WRIGHT: Le gouvernement a protégé l'intérêt public en imposant par contrat la tâche suivante au Pacifique-Canadien: «Entretenir et exploiter à perpétuité le chemin de fer d'une manière efficace.» Je dis tout simplement que l'expression «à perpétuité» veut dire «à perpétuité». Je crois que c'est une tâche qui leur imcombe et que nous, comme Canadiens, si je puis m'exprimer de cette façon—et je ne crois pas être étroit d'esprit à ce sujet—avons le droit de redevendiquer ces services. Nous devrions exiger des comptes du Pacifique-Canadien et nous assurer qu'il exploite le chemin de fer de façon efficace; autrement, le contrat n'a aucun sens à mon point de vue.

M. MCINTOSH: Songez-vous ici au transport des voyageurs par chemin de fer?

M. WRIGHT: Oui.

M. MCINTOSH: Je cherche à comprendre le sens de ce premier contrat. J'estime maintenant qu'il s'agissait d'un contrat mal rédigé parce que s'il était sensé inclure le transport des voyageurs par chemin de fer, il ne mentionne aucun de ces termes. Les dirigeants du Pacifique-Canadien songent peut-être que pour assurer un service de transport, on ne peut se contenter d'exploiter des trains de marchandises—ce n'est pas là un service de transport. Si cela voulait dire que le transport des voyageurs était aussi inclus, le Pacifique-Canadien ne pourrait-il pas dire: «Nous pouvons assurer un service efficace de transport transcontinental des voyageurs par autobus, par avion ou par calèche,», suivant le mode de transport qui soit considéré le plus efficace au moment dont nous parlons?

• (12.20 p.m.)

M. WRIGHT: Je suis d'accord avec vous.

M. MCINTOSH: Si le Pacifique-Canadien disait qu'il respecte le contrat de 1880 et qu'il demandait de construire des postes d'essence et des aéroports à travers le Canada pour assurer un service de transport par avion, qu'en serait-il?

M. WRIGHT: Exploité par le Pacifique-Canadien?

M. MCINTOSH: Oui, par le chemin de fer Pacifique-Canadien. Le contrat ne stipule pas qu'il doit s'agir de transport par chemin de fer. Croyez-vous que cela signifie que le Pacifique-Canadien doit assurer le transport des voyageurs par chemin de fer?

M. WRIGHT: Si le Pacifique-Canadien présentait un plan qui était jugé satisfaisant par l'autre partie à l'accord, c'est-à-dire le gouvernement du Canada en fonction à ce moment-là, et qu'en adoptant le plan que vous proposez, la société pouvait de façon efficace exploiter, entretenir et mettre en opération le chemin de fer du Pacifique-Canadien, le gouvernement devrait alors décider si cela aurait pour effet, dans la pratique, d'empêcher la compagnie d'entretenir, d'exploiter et de mettre en opération d'une manière efficace le chemin de fer du Pacifique-Canadien. C'est là une hypothèse—nous n'en savons rien. Toutefois, j'affirme que le gouvernement du Canada n'a pas seulement le droit mais aussi le devoir de faire respecter par le Pacifique-Canadien les engagements qui découlent de son contrat, et de s'assurer que la compagnie entretienne, exploite et mette en opération d'une manière efficace le chemin de fer du Pacifique-Canadien. En 1880, tout le concept de l'exploitation du chemin de fer était entièrement différent de ce qu'il est en 1966, mais ce n'est pas seulement le Pacifique-Canadien qui doit déterminer ce qui constitue une exploitation efficace; il doit consulter d'abord l'autre partie à ce contrat, c'est-à-dire le gouvernement du Canada.

M. MCINTOSH: Mais l'expression «Chemin de fer Pacifique-Canadien» n'est qu'un nom. La compagnie pourrait s'appeler la «John Jones Company».

M. WRIGHT: Je suis d'accord avec vous.

M. MCINTOSH: Ne convenez-vous pas aussi que le contrat ne prévoit pas de façon explicite qu'il doit s'agir du transport des voyageurs par chemin de fer? C'est là un point qui n'est pas clair pour tous les membres de ce comité, à mon avis.

M. WRIGHT: Je devrais ajouter ceci: je crois que nous pouvons examiner le contrat selon l'interprétation que lui prêtaient les deux parties en 1880. En 1880, elles ne songeaient qu'à une seule chose et c'est un fait qu'à ce moment-là il ne pouvait s'agir que du transport par chemin de fer.

M. MCINTOSH: Je ne puis admettre qu'elles n'aient songé qu'à une seule chose; elles ont dû songer à l'avenir parce qu'à ce moment-là on se servait du cheval et de la voiture. Elles ne croyaient certainement pas que nous utiliserions indéfiniment le cheval et la voiture. Elles savaient que si les automobiles

faisaient leur apparition, nous nous en servirions certainement et nous mettrions au rancart le cheval et la voiture. Elles avaient certainement assez de prévoyance pour songer que s'il y avait un autre moyen de transport, le Pacifique-Canadien s'en servirait, dans la mesure où il s'agirait d'un progrès.

M. WRIGHT: Au cours des années 80, il est certain que personne ne songeait aux avions à réaction.

M. MCINTOSH: J'estime pour ma part qu'il s'agit là d'une expression qui n'aurait pas dû être utilisée dans ce contrat.

M. WRIGHT: Le critère dont vous pouvez vous servir—et dont je vous incite à vous servir—est de voir si, dans le cadre de notre discussion d'aujourd'hui sur le transport des voyageurs par chemin de fer, vous convenez que la décision de faire disparaître le *Dominion* est une preuve de l'exploitation efficace du chemin de fer Pacifique-Canadien. C'est une théorie que je ne puis accepter.

M. MCINTOSH: Avant de passer à cet autre sujet, j'aimerais que vous répondiez à quelques questions pour m'aider à comprendre votre exposé. Vous m'avez donné votre avis d'expert en ce qui concerne les obligations du Pacifique-Canadien, obligations qui, selon vous, découlent du contrat. A la page 36 de votre exposé, deuxième ligne (version anglaise), vous employez les mots «de façon réaliste et sans plus de ces absurdités». Qu'entendez-vous par le mot «absurdités»?

M. WRIGHT: Je songe aux raisons ridicules que le Pacifique-Canadien a invoquées lorsqu'il a réduit les services offerts par le *Dominion*. Je crois que c'est aller à l'encontre du bon sens. C'est la raison pour laquelle je me suis servi du mot «absurdité». Je crois qu'il est contraire au bon sens que le Pacifique-Canadien qui exploite un train transcontinental décide du jour au lendemain de faire disparaître les aménagements pour manger et dormir. C'est absurde.

M. MCINTOSH: Nous sommes peut-être d'accord avec vous mais nous voulons en arriver au fait.

A la page 24 de votre mémoire, vous déclarez que «le Pacifique-Canadien est obsédé par le seul motif de lucre». A votre avis, quels autres motifs l'obsèdent comme société privée?

M. WRIGHT: J'estime que s'il n'y avait pas eu de contrat entre le Canada et le Pacifique-Canadien, le Pacifique-Canadien aurait été aussi libre d'agir à sa guise que toutes autres sociétés privées ou publiques du Canada. Toutefois, je crois que le Pacifique-Canadien n'est pas seulement obligé, en vertu de son contrat, d'exploiter son entreprise uniquement dans la mesure ou tous les aspects en sont profitables, et qu'il ne peut rejeter un service qui n'est pas profitable alors que l'ensemble de ses profits continue de s'accroître à chaque année et qu'il a atteint la somme de 40 millions de dollars en 1964. Il ne peut pas simplement décider d'éliminer ce service. Il est toujours tenu par contrat de respecter les conditions prévues, c'est-à-dire d'assurer un service efficace et de tenir compte de l'intérêt public.

M. MCINTOSH: Comment pouvez-vous établir la différence qui existe entre ce qui, selon vous, est «mon entreprise» et ce qui est «votre entreprise»?

M. WRIGHT: En toute déférence je vous répondrai que votre entreprise n'a jamais reçu les subventions ou les dons qu'a reçus le Pacifique-Canadien. C'est là que j'établis une distinction.

M. MCINTOSH: Si les deux parties avaient respecté l'esprit de ce «don» comme vous l'appelez, ou de ce contrat, il importe peu de savoir si cela aurait été moins avantageux pour une partie ou pour l'autre, aussi longtemps qu'elles se seraient toutes deux acquittées de leurs obligations. Je crois avoir respecté mon contrat dans l'exploitation de mon entreprise et vous en avez probablement fait autant en ce qui vous concerne. Toutefois, les motifs du Pacifique-Canadien sont-ils différents des miens ou des vôtres?

M. WRIGHT: Il est évident que le but du Pacifique-Canadien est de réaliser tous les profits possibles.

M. MCINTOSH: C'est aussi mon but, et n'est-ce pas le vôtre?

M. WRIGHT: C'est juste. Je l'admets franchement, comme toute autre personne qui travaille dans l'industrie privée, mais je dis simplement que puisque le Pacifique-Canadien a reçu des ressources nationales évaluées à des milliards de dollars et qu'il s'est engagé, en vertu d'un contrat conclu avec le gouvernement du Canada, à entretenir, exploiter et à mettre en opération d'une manière efficace le chemin de fer Pacifique-Canadien, il ne peut administrer son entreprise comme vous pouvez administrer la vôtre.

M. MCINTOSH: A mon avis, le contrat ne stipule pas explicitement qu'il doit transporter les voyageurs par chemin de fer.

M. WRIGHT: S'il ne veut pas dire cela, quel est donc le sens de ce contrat? Avec tout le respect que je vous dois, je me rends compte que c'est à vous qu'il appartient de poser les questions et non pas à moi.

M. MCINTOSH: Je cherche à me renseigner.

M. WRIGHT: Puis-je me permettre de vous poser une question hypothétique en réponse à la vôtre? A quoi songeaient donc les parties qui se sont réunies en 1880, si ce n'était à la continuation du transport par chemin de fer?

M. MCINTOSH: C'est une question hypothétique. Je crois que certaines personnes de l'époque qui croyaient au progrès pouvaient imaginer le développment du Canada et l'avènement d'autres moyens de transport au cours des années suivantes.

M. WRIGHT: Si ce que vous dites est juste, le Pacifique-Canadien pourrait alors également abandonner le transport des marchandises. Que nous resterait-il alors?

M. MCINTOSH: Non pas abandonner le transport des marchandises mais peut-être ne plus transporter les marchandises par chemin de fer. Est-il nécessaire que ce transport se fasse par chemin de fer?

M. WRIGHT: Il faudra déterminer ceci suivant les circonstances qui existeront à un moment donné, parce que «à perpétuité» représente une longue période de temps.

M. MCINTOSH: C'est juste, mais c'est ce qui est inscrit dans le contrat.

A la page 26 de votre mémoire, vous parlez de «violations préméditées» et «d'obligations». Pourriez-vous ajouter quelques mots à ce sujet et nous dire ce que vous entendez par ces termes?

M. WRIGHT: Je songeais à la façon dont ils ont dégarni le *Dominion*. J'estime que demander à des Canadiens de voyager d'un bout à l'autre du pays sans leur offrir d'endroit pour se reposer ou pour se nourrir, c'est bien mal exploiter un chemin de fer. Je trouve aussi que l'insolence dont a fait preuve le Pacifique-Canadien en adoptant une telle mesure constitue une violation préméditée des obligations qui découlent de son contrat.

M. MCINTOSH: Vous parlez deux ou trois lignes plus loin d'une «résiliation illégale du contrat». En votre qualité d'homme de loi, pourriez-vous expliquer davantage ce que vous entendez par «une résiliation illégale du contrat»?

M. WRIGHT: Ceci me ramène à la première question. Nous parlons maintenant précisément de l'exploitation efficace du *Dominion*. Si vous acceptez ma première assertion, comme je vous demande de le faire en votre qualité de membre du comité, assertion selon laquelle le *Dominion* n'est pas exploité de façon efficace, il s'ensuit donc que le contrat a été violé et qu'une action illégale a été commise. Une rupture de contrat est une action illégale. Lors d'une réunion de la Commission des transports à Calgary un avocat qui n'avait aucun grief personnel contre le Pacifique-Canadien et qui a comparu devant la Commission comme simple citoyen a proposé que le gouvernement du Canada poursuive le Pacifique-Canadien devant les tribunaux pour rupture de contrat. Je crois que d'après le procès-verbal, M. Olson assistait aussi à la réunion. Je me fonde maintenant sur ce dont je me souviens après lecture du procès-verbal.

M. McINTOSH: Vous dites que vous avez assisté ici aux audiences au cours desquelles les dirigeants du Pacifique-Canadien ont donné leur témoignage. Est-ce juste?

M. WRIGHT: J'ai assisté à une partie des audiences.

M. McINTOSH: M'avez-vous entendu dire à ce moment-là que j'avais cru à plusieurs reprises que le Pacifique-Canadien connaissait les conditions qui devaient exister pour que la Commission des transports permette l'abandon d'un certain service et que le Pacifique-Canadien avait, à mon avis, fait tout en son pouvoir pour créer ces conditions requises par la Commission avant même de présenter sa demande? Je croyais que ceci s'était produit à plusieurs reprises et il se peut que cela s'applique également au *Dominion*. Il connaissait les conditions qui devaient exister pour que la Commission lui permette d'interrompre ce service. Croyez-vous ou les employés du Pacifique-Canadien croient-ils que la compagnie a délibérément créé ces conditions défavorables?

M. WRIGHT: C'est justement ce que j'ai affirmé dans ce mémoire. J'ai dit qu'ils avaient délibérément entrepris de dévaluer le *Dominion*.

M. McINTOSH: Dans quel but?

M. WRIGHT: Dans le but de faire disparaître le *Dominion*. J'ai dit que le Pacifique-Canadien est bien décidé à abandonner complètement le transport des voyageurs par chemin de fer. Toute cette question des frais variables ne m'intéresse guère et elle ne m'impressionne pas. Mais je dis que le Pacifique-Canadien espère faire un profit. Il peut s'attendre à réaliser un profit sur le trajet de Montréal à Toronto. Si le Pacifique-Canadien doit abandonner le transport des voyageurs entre Montréal et Toronto, quel espoir reste-t-il et comment peut-on logiquement penser qu'il a l'intention d'offrir aux voyageurs un service efficace de transport par chemin de fer dans les régions moins peuplées du Canada? C'est la région la plus peuplée du pays.

M. McINTOSH: Vous avez entendu les protestations exprimées par les membres de ce comité à la suite des lettres qu'ils ont reçues de la part de leurs électeurs au sujet du service de réservation de places sur les trains en général et sur le *Dominion* en particulier. Seriez-vous prêt à dire que le mauvais service de réservations du Pacifique-Canadien faisait partie de ce plan?

M. WRIGHT: Oui, je crois que ce système était terriblement mauvais.

M. McINTOSH: A la page 8 de votre mémoire, vous avez parlé de la Commission des transports et vous avez dit: «J'ai exhorté la Commission, si elle n'avait pas le pouvoir de s'occuper vraiment de la question». Croyez-vous que la Commission n'a pas le pouvoir nécessaire pour remplir la tâche qui lui incombe d'après vous et, dans l'affirmative, de quels autres pouvoirs devrait-elle disposer selon vous?

M. WRIGHT: J'estime que la Commission n'a pas le pouvoir requis pour s'occuper vraiment de la question. La Commsision a pris sa décision conformément à l'article 315 de la loi sur les Chemins de fer, mais cet article ne tient pas compte des répercussions plus vastes de ce problème. Il ne suffit pas de régler un cas isolé qui affecte un train de voyageurs et de prendre ensuite une décision au sujet des autres cas en se fondant sur l'article 315. Lorsque des mesures ont déjà été prises, toute décision devient théorique. Je crois qu'il est temps d'examiner la politique générale du Canada en matière de transports pour que les décisions de la Commission des transports soient conformes à la politique générale. Les commissaires mettraient alors en œuvre la politique officielle.

Je veux tout simplement vous dire, Monsieur, que toute décision prise par l'organe de réglementation—la Commission des transports—qui ignore totalement quelle est la politique du Canada en matière de transport en commun—et je ne fais pas d'ironie, je parle très sérieusement—est une décision qui n'a guère de sens. Je crois qu'il nous appartient, ou plutôt qu'il vous appartient puisque vous êtes membre du parlement, d'établir la politique générale du Canada en matière de transport par terre et par air. C'est de cette façon que le problème du transport des voyageurs par chemin de fer peut entrer dans le tableau général. Si vous n'y arrivez pas, nous continuerons à n'attaquer que certains aspects du problème. De plus, il est absurde de prendre une telle décision sans songer un seul instant aux répercussions sociales ou économiques qui affecteront les différentes localités. Plusieurs des municipalités qui ont envoyé des représentants témoigner devant la Commission des transports ont déclaré qu'elles avaient assumé un certain fardeau de dettes en se fondant sur un ensemble de circonstances. Si le Pacifique-Canadien décide d'éliminer certains services qui desservent une localité donée, il se peut fort bien que cette localité doive faire face à des problèmes. Il faudrait certainement savoir à l'avance quels seront ces problèmes; ce sont des problèmes qui peuvent être majeurs ou mineurs. Je crois qu'il n'est pas logique de prendre simplement des décisions en se fondant sur des critères *ad hoc*, sans savoir quelles répercussions elles auront dans un avenir immédiat et sans savoir si elles tiennent également compte des besoins futurs.

M. McINTOSH: Monsieur Wright, je voulais en arriver à ceci: croyez-vous qu'en vertu de ses règlements la Commission des transports n'avait pas le choix et qu'elle était obligée de prendre la décision qu'elle a prise en ce qui concerne le «Dominion»?

M. WRIGHT: Je crois que l'article 315 limitait les pouvoirs des commissaires mais qu'ils auraient certainement eu la possibilité—et je les ai exhortés à le faire—de retarder leurs décisions pour que le problème puisse être étudié de la façon la plus complète par le Parlement du Canada et par le gouvernement du Canada. C'est ce que je leur ai demandé de faire.

Puis-je vous répondre un peu plus en détail mais assez brièvement?

M. McINTOSH: J'ai trois autres questions à poser.

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Puis-je dire au témoin que ses réponses sont un peu trop longues. Ma liste porte le nom de six personnes qui désirent poser des questions au témoin. Il est maintenant une heure moins vingt. Il n'y a eu ce matin que deux membres du comité qui ont posé des questions au témoin. Chaque membre a mis environ une demi-heure à poser ses questions. Par conséquent, au rythme où nous avançons, dans trois ou quatre heures tous les membres n'auront pas eu l'occasion de poser des questions au témoin. Puis-je demander aux membres du comité de limiter le plus possible le nombre de questions qu'ils désirent poser afin de permettre aux autres membres de poser leurs questions à leur tour. Puis-je aussi demander au témoin de ne pas donner de réponses trop longues. Je vous remercie beaucoup.

• (12.40 p.m.)

M. McINTOSH: Monsieur le président, j'ai deux autres questions à poser maintenant. Je désire toucher à un sujet qui ne me concerne pas mais au sujet duquel j'ai cherché à obtenir des renseignements. Je viens de la région des prairies, mais je vais prendre comme exemple le trajet de North Bay à Montréal, de North Bay à Ottawa et de North Bay à Pembroke et comparer le prix des billets du Pacifique-Canadien à ceux du National-Canadien.

Si je comprends bien, le prix du billet de North Bay à Montréal est de $16.35.

M. WRIGHT: Sur quel chemin de fer?

M. MCINTOSH: Sur le Pacifique-Canadien. Sur le National-Canadian, il y a trois tarifs différents, «rouge», «blanc», et «bleu». Le billet rouge coûte $7.90; le billet blanc coûte $9.40; et le billet bleu coûte $10.90. J'ai les chiffres qui s'appliquent aux autres trajets que j'ai mentionnés mais je crois qu'un seul exemple sera suffisant.

Pouvez-vous me dire comment le Pacifique-Canadien peut exiger $16.35 alors que le National-Canadien ne demande que $7.90?

M. WRIGHT: C'est peut-être ce que veut dire le Pacifique-Canadien lorsqu'il parle de «demande effective». J'estime qu'il demande des prix tellement élevés qu'il perd tout ses clients—et ses dirigeants sont beaucoup trop habiles pour ne pas savoir ce qu'ils font. S'ils haussent leurs prix à un niveau trop élevé, il se peut que ce soit pour une très bonne raison, par exemple pour abandonner le transport des voyageurs.

M. MCINTOSH: Je crois que M. Cantelon vous a posé une question au sujet d'autres employés qui perdaient leurs emplois. Vous avez parlé en détail des porteurs, des employés des wagons-restaurants, etc. N'y a-t-il pas d'autres employés qui travaillent dans les gares d'un bout à l'autre du Canada, comme les maîtres de gare et les inspecteurs—je ne connais pas les termes dont on se sert mais je songe à ceux qui inspectent les trains lorsqu'ils passent aux différentes gares. Ne perdent-ils pas aussi leur emploi et que s'est-il produit dans leur cas?

M. WRIGHT: Puis-je demander à M. Kelly de vous répondre?

M. KELLY: Oui. Je crois que M. Wright parlait des employés des trains, du personnel chargé de l'entretien ou du personnel non itinérant. Par exemple, on mentionnait dans les journaux le nombre de porteurs de la gare de Windsor qui ont été renvoyés. Il y a des préposés aux signaux et il y a tous les autres groupes chargés de l'entretien du train tout au long du parcours.

M. MCINTOSH: Avez-vous des chiffres au sujet de tous ces employés?

M. KELLY: Non, nous n'avons pas de chiffres, mais nous les aurons peut-être d'ici six mois ou après que tous le blé exporté vers la Russie aura été transporté; c'est à ce moment-là que tout ceci se produira.

M. MCINTOSH: Si rien ne se produit, avez-vous des chiffres que ce comité pourrait étudier maintenant?

M. KELLY: Non, mais beaucoup de ceux qui perdront leur emploi travaillent encore pour la compagnie à titre d'employés de réserve ou ils travaillent à plein temps à cause du transport du blé. Dès qu'il y aura un ralentissement, on raccourcira la liste de réserve pour permettre aux employés qui s'y trouvent de gagner leur vie. Ceux qui seront au bas de la liste perdront leur emploi. C'est comme un trou au fond de la mer; cela se produit graduellement.

M. MCINTOSH: J'ai une dernière question à poser. S'il n'y a pas de ralentissement dans le transport du blé et dans l'activité générale du chemin de fer comme vous le croyez, les employés qui ont été déplacés pourront-ils demeurer encore à l'emploi du Pacifique-Canadien?

M. KELLY: Sans doute à un poste inférieur—et à un salaire moindre.

M. MCINTOSH: Je vous remercie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Je vais céder la parole à M. Tolmie ou à M. Reid.

M. REID: Je dois m'absenter à trois heures, monsieur le président, et j'aimerais donc poser mes questions dès maintenant.

N'admettrez-vous pas, monsieur Wright, qu'en dépit de tout ce qui a été dit au sujet du contrat, le seul facteur dont nous devons tenir compte est que le Pacifique-Canadien est un service public, et que s'il faut prendre certaines mesures, ce sera à cause de cela et non pas à cause d'un contrat signé en 1880?

M. WRIGHT: Oui, je suis d'accord avec vous.

J'ai peut-être répondu un peu trop vite. J'ai dit que la décision devrait être fondée sur le fait que le Pacifique-Canadien est un service public mais on ne peut pas—on ne peut vraiment pas—oublier le contrat qui a été conclu entre le gouvernement du Canada et la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadian.

M. REID: Je crois que c'est M. Cantelon qui a parlé de la disparition d'une proportion de 25 p. 100 des services de transport offerts par le Pacifique-Canadien. Selon le témoignage de M. Emerson lors de l'audience de la Commission des transports à Winnipeg, le service ferroviaire, c'est-à-dire le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, ne représente que 3.7 p. 100; si on enlève 25 p. 100 de ce chiffre, il ne reste plus qu'une proportion de 0.8 p. 100 de tout le transport au Canada.

M. WRIGHT: Parlez-vous du transport des voyageurs?

M. REID: Oui. Ce n'est pas un chiffre très élevé.

M. WRIGHT: C'est une question de point de vue, je suppose.

M. REID: Je désire poser une question à M. Kelly.

Nous avons beaucoup parlé du changement technologique dans l'industrie des chemins de fer et peut-être la seule possibilité d'assurer la rentabilité de cette industrie est-elle l'avènement de ce changement. La question que j'ai à vous poser est embarrassante mais je vais la poser tout de même. Les syndicats seront-ils prêts à faire toutes les concessions nécessaires si par exemple on construit un train commandé par un cerveau électronique, ce qui rendra inutiles les services d'un grand nombre d'employés? Le transport des voyageurs nécessite beaucoup de travail, par exemple en ce qui concerne le service des repas. Admettons qu'on installe une machine automatique assez complexe dans laquelle il suffirait de glisser 50 cents pour obtenir un repas; les syndicats s'y opposeraient-ils?

M. WRIGHT: Je suis heureux que vous ayez posé cette question à M. Kelly et non pas à moi!

M. REID: Avec une telle machine, il ne serait pas nécessaire de nettoyer ou de servir.

M. KELLY: Nous avons déclaré clairement devant plusieurs tribunaux que nous n'étions pas opposés au changement. Nous tenons compte des changements technologiques et de l'automatisation. Nous tenons à être consultés au sujet de ces questions au cours de nos négociations et nous insistons pour que ces changements ne soient pas imposés à un moment où le contrat ne prévoit pas de négociations, ce qui s'est produit par le passé alors que des employés des chemins de fer ont été mis à pied ou que leurs conditions de travail ont été transformées arbitrairement. Toutefois, les syndicats sont prêts à s'adapter aux changements si ces changements sont amenés de façon progressive et à la suite de négociations.

M. REID: Je vous remercie. Puis-je revenir maintenant à M. Wright.

Avant d'être élu au parlement, j'ai dû, à cause de la nature de ma profession, faire un peu de travail historique à ce sujet et j'ai eu l'impression que le Pacifique-Canadien, depuis sa fondation, avait toujours considéré le transport des voyageurs comme une question d'importance secondaire. En d'autres mots, le but du transport des voyageurs était d'amener vers l'ouest des immigrants qui auraient besoin de marchandises dont le transport constituerait une source de profit pour le Pacifique-Canadien. En d'autres mots, le transport des voyageurs n'était pas considéré comme une entreprise rentable.

M. WRIGHT: Je ne suis pas assez ferré sur l'histoire pour vous donner une réponse précise. Il se peut que votre assertion soit exacte.

M. REID: Je veux tout simplement dire que si le transport des passagers et un service rapide ont au début servi de moyen d'accroître le transport des marchandises, maintenant que ce service est devenu inutile et a été remplacé par d'autres modes de transport, le Pacifique-Canadien, tenant compte des changements survenus, aurait raison de supprimer ses services de passagers.

M. WRIGHT: Comment se fait-il alors que le National-Canadien ait adopté une philosophie différente? N'a-t-il pas les mêmes problèmes à résoudre?

M. REID: Je réservais ce point pour mes prochaines questions. Ne serait-il pas plus juste de dire que le Pacifique-Canadien, compagnie intégrée quasi-horizontalement, doit s'occuper d'une grande variété de choses, et peut penser différemment quant au service des passagers, que le National-Canadien qui est essentiellement une entreprise de transport et voit ainsi la question d'un point de vue différent?

M. WRIGHT: J'en conviens et je partage sûrement votre opinion.

M. REID: Nous avons parlé des innovations technologiques. Nous espérons aussi que celles-ci seront introduites au Canada. Mais qui en défraiera le coût? M. Crump soutient qu'aucune compagnie privée canadienne n'en a les moyens. Vous avez aussi lu dans les journaux que le gouvernement a refusé de répondre à la demande d'aide des Chemins de fer nationaux en vue de l'introduction des innovations technologiques de *United Aircraft* dans les services de passagers des chemins de fer du Canada. Où prendra-t-on l'argent nécessaire? Avons-nous les moyens de développer nos propres méthodes technologiques?

M. WRIGHT: Il n'est sûrement pas établi que le National-Canadien ait renoncé à introduire ces améliorations technologiques. Je ne le pense pas.

Je ne sais pas sur quoi M. Crump base ses calculs. S'il applique le même étalon et les mêmes méthodes d'analyse régressive et de coûts variables dans ce cas, il arrivera toujours au même résultat et à la conclusion qu'il n'a pas les ressources nécessaires et que l'argent serait mieux employé par la *Canadian Pacific Investments Limited.*

M. Kelly aurait quelque chose à dire à ce sujet.

M. KELLY: Dans le texte dont vous parlez et qui peut donner une telle impression, M. Crump dit que ces trains futuristes circulent toujours sur des voies élevées.

M. REID: Je parle du deuxième paragraphe de la page 9: «Je suis convaincu que les sommes énormes nécessaires à ce genre d'opérations dépassent les ressources de toute compagnie privée».

M. KELLY: Mais si vous lisez le premier paragraphe au haut de la page, vous voyez qu'il parle des voies élevées et dans le paragraphe suivant il dit que le coût en dépasse les ressources des compagnies privées. Il s'agirait d'une somme énorme, mais l'équipement voulu se trouve sur le marché et coûterait encore moins cher que l'entretien du *Canadian.*

M. REID: L'équipement que l'on trouve sur le marché aujourd'hui n'est utilisable que pour les services interurbains et les courts trajets qui ne demandent pas plus de trois heures. Il ne convient pas aux services transcontinentaux.

M. WRIGHT: Pas nécessairement. La locomotive à turbines pourrait faire trois voyages quotidiens entre Montréal et Toronto, à des intervalles très rapprochés. Si vous ajoutez les distances parcourues...

M. REID: Oui, le retour peut se faire presque immédiatement.

M. WRIGHT: C'est exact. Toutefois, le total du parcours de ces trois trajets entre Montréal et Toronto représente une distance considérable.

M. REID: Oui, mais les trains tels qu'ils sont organisés actuellement ne répondent pas aux besoins d'un service transcontinental et l'équipement actuel ne pourrait résister au dur martèlement des voies transcontinentales qui sont plutôt raboteuses.

M. WRIGHT: M. Crump a-t-il mentionné ce point?

M. REID: Non. je tire ces observations des journaux. Malheureusement, je n'ai pas les coupures ici; elles sont à mon bureau.

Le Pacifique-Canadien allègue que le déficit résultant des trains de passagers *Canadian* et *Dominion* équivaut à une subvention payée par les expéditeurs de marchandises et que le fardeau en retombe sur tout le système ferroviaire.

M. WRIGHT: Oui.

M. REID: Voudriez-vous commenter ce point?

M. WRIGHT: Je suis enchanté qu'on m'ait posé cette question. Puis-je commencer par citer une étude faite récemment par le professeur Berge, de la division du transport de l'École des études commerciales de l'Université Northwestern. J'ai un nombre suffisant d'exemplaires de cette étude que je distribuerai aux membres du Comité.

Le professeur Berge a traité du sujet que nous discutons en ce moment. Il l'approfondit et il dit en particulier que les règles régissant la séparation des services de passagers et de marchandises n'ont pour but que de réunir des renseignements statistiques qui ont été mal utilisés et ont embrouillé la question du défcit du service des passagers.

M. OLSON: Monsieur le président, M. Wright a dit avoir un nombre suffisant d'exemplaires de cette étude pour les membres du Comité. Pourrions-nous les recevoir?

M. REID: Monsieur le président, il y aurait peut-être lieu de publier cette étude en appendice au compte rendu de nos délibérations.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Il vaudrait mieux réserver cette proposition jusqu'à ce que j'aie pu examiner le document et réfléchir quelque peu. Réservons ce point jusqu'à la reprise de la séance après le déjeuner et nous y reviendrons alors.

M. WRIGHT: En quelques mots, le professeur Berge exprime l'opinion suivante:

> L'expression «déficit du service des passagers» est comprise par le public et les personnes qui ne connaissent pas les règles de répartition des dépenses comme étant une perte totale résultant des trains de passagers. Rien ne saurait être plus loin de la vérité, car sa signification exacte est celle d'une fantaisie statistique.

M. OLSON: Monsieur le président, vous n'avez pas soulevé d'objections à la distribution du document, mais simplement à son impression en appendice au compte rendu. Est-ce bien cela?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Non, j'ai demandé que la question de l'impression soit réservée jusqu'à la reprise de la séance. Qu'on fasse la distribution du document immédiatement.

M. WRIGHT: Puis-je discuter cette importante question?

Je dirai d'abord que ces coûts variables ne sont pas du tout des coûts réels. Les coûts variables ne représentent aucunement les déficits du Pacifique-Canadien; ils ne sont qu'une méthode technique de compilation des renseignements statistiques.

Bien peu de gens peuvent prétendre au degré d'expertise voulue pour comprendre à fond ce que l'on entend par analyse régressive, ou par «la méthode des moindres carrés», ou «des coûts variables». J'ai remarqué avec intérêt que M. Donald Gordon lui-même, lorsqu'il a comparu au Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques, a admis franchement ne pas comprendre ces expressions. Je ne lirai pas le texte de son témoignage, mais je vous renvoie au compte rendu des séances de ce comité tenues le jeudi 18 juin et le vendredi 19 juin 1964. On demanda à M. Gordon de définir leur signification et il répondit franchement qu'il ne les comprenait pas. Il acceptait simplement les opinions de ses experts. Il ne faut donc pas craindre d'être téméraire en abordant un sujet qui semble insoluble.

Vous avez en main l'étude préparée par le professeur Berge. Je vous en signalerai certains points.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Le témoin voudra bien me permettre de l'interrompre un moment pour faire remarquer au Comité qu'il est près d'une heure de l'après-midi au moment où nous commençons l'étude de ce document. Ne vaudrait-il pas mieux ajourner la séance et reprendre l'interrogatoire du témoin à la reprise de la séance alors que nous aborderons le sujet.

Le Comité a la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre de sorte que nous pourrons reprendre notre travail après l'appel de l'Ordre du jour, vers 3 h. 30 cet après-midi.

J'ai sur ma liste les noms des membres suivants qui désirent poser des questions: MM. Ormiston, Tolmie, Olson, Southam, Sherman, dans cet ordre. M. Orlikow vient de me dire qu'il aura aussi des questions à poser; il sera suivi par M. Fawcett et ensuite par M. Andras.

Le Comité va maintenant s'ajourner et reprendra sa séance après le déjeuner, alors que nous discuterons l'étude du professeur Berge sur la question des transports. Bien que cette étude porte sur la situation aux États-Unis, elle peut se rattacher à la question examinée par le Comité. Je ne déciderai pas tout de suite s'il y a lieu de l'imprimer en appendice au comte rendu de nos délibérations. Le président sera de retour cet après-midi et réglera cette question.

M. ANDRAS: Songez-vous à tenir une séance ce soir?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): C'est possible, mais tout dépendra du progrès que nous ferons cet après-midi.

● (3.40 p.m.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

JEUDI 17 mars 1966.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous avons le quorum et la séance est ouverte. Je demanderai au président suppléant de la séance de la matinée, M. Deachman, de nous dire un mot au sujet du rapport qu'on a distribué.

M. DEACHMAN: Pendant la séance de la matinée, le témoin a demandé la permission de distribuer une étude de M. Stanley Berge, dont j'ai un exemplaire ici. A la suite de la distribution de ce document, on a soulevé deux points particuliers.

On a mentionné que le document pourrait être imprimé en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui, bien qua'ucune proposition formelle n'ait été faite à ce sujet. J'ai demandé alors que la question soit réservée jusqu'à la reprise de la séance.

J'ai réfléchi sur ce point pendant l'heure du déjeuner et je suis d'avis qu'avant d'entreprendre l'examen de ce document, il faudrait faire une motion à cet effet et obtenir l'assentiment unanime du Comité. On a distribué des exemplaires de cette étude aux membres du Comité.

Quant à la question de l'impression, vu qu'il s'agit d'une étude d'un professeur américain sur les problèmes des chemins de fer des États-Unis, on peut réellement l'accepter comme pièce à l'appui du mémoire que les témoins nous ont présenté ce matin, mais il n'est pas nécessaire de l'ajouter à notre compte rendu, car il aura eu son utilité sans qu'il y ait lieu de l'imprimer.

Le VICE-PRÉSIDENT: Les membres sont-ils d'accord sur point? Alors, voudrait-on faire une motion à ce sujet?

M. DEACHMAN: Vu les circonstances, monsieur le président, nous n'avons besoin que du consentement unanime à la distribution du document et cela suffit.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce convenu?

M. MCINTOSH: Le document a déjà été distribué.

M. CARTER: Monsieur le président, je suis tenté de différer d'avis. Si ce document est une pièce à l'appui du mémoire des témoins, nous serons appelés à l'étudier. Si nous l'étudions, les autres personnes qui se présenteront au Comité devraient également pouvoir en prendre connaissance.

Je suis d'avis, monsieur le président, que tous les renseignements obtenus devraient être publiés afin que les personnes qui voudront étudier le même sujet plus tard puissent être au courant et comprendre mieux les raisons qui auront motivé nos recommandations.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, nous aurons certainement l'occasion d'interroger les fonctionnaires du Pacifique-Canadien qui reviendront au Comité. Dans ce cas, ceux d'entre nous qui sont quelque peu sceptiques quant aux opinions du Pacifique-Canadien, voudront certainement utiliser les documents présentés, tels que cette étude, comme base de leurs questions.

Je pense qu'il serait plus juste à l'endroit des fonctionnaires du Pacifique-Canadien et des autres intéressés d'imprimer tous ces documents afin que le dossier soit complet. De cette façon, on ne saurait mettre en doute la source de nos renseignements. Je ne vois aucune raison de ne pas ajouter de documents au compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous quelque commentaire à offrir à ce sujet, monsieur Olson?

M. OLSON: Monsieur le président, je ne vois aucune utilité à une telle motion. Sûrement, l'organisation que M. Wright représente ici a le dorit de distribier tous les renseignements qu'elle possède aux membres du Comité sans qu'il soit nécessaire d'une autorisation spéciale.

Je partage l'opinion de M. Orlikow sur le point que les personnes appelées à comparaître plus tard et qui n'auront pas eu l'occasion de prendre connaissance de ce document ne sauront pas de quoi il s'agira. En outre, le professeur Berge est une autorité compétente et reconnue en matière de chemins de fer et de transport, y compris le coût des opérations. C'est pourquoi, la question de l'impression de son étude en appendice au compte rendu est importante.

Le VICE-PRÉSIDENT: Les membres du Comité sont-ils d'avis que cette étude doive être imprimée en appendice?

M. DEACHMAN: Si les autres membres du Comité le désirent, je ne m'y opposerai pas, monsieur le président.

M. ORLIKOW: Je propose l'impression du document.

M. FAWCETT: J'appuie cette proposition.

La motion est adoptée.

Le VICE-PRÉSIDENT: La parole est à M. Ormiston.

M. ORMISTON: Monsieur le président, je commencerai par faire une observation personnelle à M. Kelly, vu qu'il est probablement membre de l'une des organisations qui composent le groupe que l'on désigne par le sigle CRLEA.

Monsieur Kelly, je constate que les organisations qui font partie de ce groupe ont des affiliations internationales et j'imagine que de ce fait elles sont en communications constantes. Il est évident que l'on a supprimé ou réduit le service de plusieurs trains qui passent la frontière et les organisations auxquelles vous êtes affilié ont dû acquérir quelque expérience dans la solution des problèmes de cette nature. Votre organisation a-t-elle eu l'avantage des conseils de ceux qui ont acquis une expérience dans cette sphère?

M. KELLY: Si vous songez à l'expérience acquise par les Américains, il semble s'être produit une révolution dans les idées concernant le transport des passagers par des chemins de fer aux États-Unis et les syndicats ferroviaires portent un intérêt particulier à ce mouvement. On a convoqué tout récemment à Chicago, le 4 mars dernier, un séminaire pour l'étude de cette question et le professeur Berge en faisait partie. Quelques-uns des plus grands experts en matière de transport assistèrent à cette conférence et s'efforcèrent de trouver une solution au problème du transport dans ce pays. Nous avons profité de leur expérience. Il est arrivé aux États-Unis que dans certains cas où l'on avait enlevé les rails des voies ferrées, on s'aperçoit maintenant que ce fut probablement une erreur, vu la saturation des grandes routes et on réexamine maintenant la question de ce point de vue aux États-Unis.

M. ORMISTON: Il est bien évident que la situation au Canada n'est pas unique dans son genre et que le Pacifique-Canadien n'est pas le seul chemin de fer qui ait des problèmes à résoudre.

M. KELLY: Non. Mais la situation est peut-être unique du fait que nous n'avons pas examiné ce problème comme on l'a fait en Europe, au Japon et aux États-Unis.

M. ORMISTON: Maintenant, monsieur Wright, je passe à votre mémoire et au passage suivant de la page 2:

> Dès le début de l'intervention tardive de la Commission...

Lorsque vous dites «intervention tardive», pensez-vous que la Commission des transports eût pu agir plus tôt, qu'elle en avait le pouvoir et qu'elle ne l'a pas fait, ou bien qu'elle n'avait pas le pouvoir nécessaire?

M. WRIGHT: La Commission des transports a le pouvoir d'intervenir de sa propre initiative. N'oubliez pas que le Pacifique-Canadien a commencé à réduire le service du «Dominion» dès 1960 et rien n'empêchait la Commission d'intervenir de 1960 à 1965. Mais ce qui a été décisif, ce fut l'annonce que le Pacifique-Canadien allait discontinuer pour toujours et complètement le «Dominion».

Voici ce que j'entends par l'expression «intervention tardive». Comme je l'ai dit dans mon mémoire et comme je le réitère, si ce n'eût été des protestations du public dans l'ouest du Canada, le «Dominion» eût disparu sans la moindre opposition de la Commission des transports. Elle n'avait jamais indiqué son intention de tenir des audiences publiques à ce sujet.

M. ORMISTON: Dans le même paragraphe vous dites: «jusqu'à ce que la Commission en ordonne autrement». Puis vous ajoutez:

> Néanmoins, le 7 septembre 1965 (même avant que la Commission eût commencé ses audiences publiques), le Pacifique-Canadien supprima tous les wagons-lits et les wagons-restaurants du «Dominion».

En regard des conclusions de la Commission des transports, ne pensez-vous pas que le Pacifique-Canadien violait par là l'ordonnance de la Commission?

M. WRIGHT: Telle est mon opinion. J'ajouterai que je ne suis pas seul à cet égard. Presque tous les avocats qui ont comparu devant la Commission des transports pendant ses pérégrinations dans tout le Canada ont exprimé la même opinion. Le seul avocat qui prit une attitude différente fut celui du Pacifique-Canadien et, naturellement, la Commission des transports entérina son plaidoyer.

M. ORMISTON: Puis vous dites à la page 4:

> On m'a appris que certaines sections du «Dominion» furent supprimées une heure ou deux à peine après la promulgation de la décision de la Commission...

M. WRIGHT: C'est exact.

M. ORMISTON: On semble s'être hâté à prendre une telle mesure. Pensez-vous que le Pacifique-Canadien savait probablement ce que serait la décision?

M. WRIGHT: Je ne voudrais pas être offensant, mais je vous répondrai que je ne puis concevoir comment le Pacifique-Canadien pouvait donner suite aussi rapidement à la décision de la Commission qui permettait la suppression du «Dominion». C'et là un degré d'efficience incompréhensible. C'est tout ce que je puis dire.

M. ORMISTON: Vous ne pensez pas qu'il y eut collusion?

M. WRIGHT: Je n'en sais rien. Je vous relate les faits et vous pourrez en tirer les conclusions que vous jugerez appropriées.

M. ORMISTON: Puis, à la page 5...

M. WRIGHT: Permettez-moi de vous interrompre et d'ajouter quelques détails à ma réponse. On m'a appris qu'à peine une heure ou deux après que la Commission eut rendu sa décision, alors que le «Dominion» était sur le point de partir de Vancouver, il fut arrêté. Je puis difficilement comprendre comment tous les rouages ont pu fonctionner aussi rapidement.

M. ORMISTON: Puis, à la page 5, vous dites:

> Apparemment, la Commission n'a pas jugé de son devoir de tenir compte des besoins futurs du Canada quant aux services ferroviaires de voyageurs.

Et vous continuez dans la même veine. Etes-vous d'avis, monsieur Wright, que les Commissaires des transports ont été «délinquants» je pense que c'est le mot que vous avez employé, dans l'exécution de leurs obligations envers le public?

M. WRIGHT: Le Comité pourrait décider s'il y a eu délinquance de la part de la Commission des transports lorsqu'il fera son rapport à la Chambre. Mais le résultat net de cette décision, comme je le soutiens respectueusement, a été que l'intérêt public en a souffert et n'a pas été protégé. Je prendrai un moment pour vous donner plus de détails. Au cours des audiences, j'ai interrogé le gérant général du service des voyageurs du Pacifique-Canadien quant aux recherches effectuées par la compagnie pour déterminer les besoins éventuels de ce service. Par exemple, savait-on combien de voyageurs se déplacent pour leurs affaires, pour les fins d'agrément et quelle est la proportion des hommes, des femmes et des enfants. Chaque fois, on me répondit: «Non, nous ne savons rien de tout cela». Je vous ferai remarquer, messieurs, qu'il semble y avoir eu absence complète de recherche de la part de ceux qui devraient chercher à vendre leurs services. J'en suis venu à la conclusion et je vous demande de conclure dans le même sens, que le Pacifique-Canadien n'est aucunement intéressé à promouvoir le service des voyageurs et c'est pour cette reiaon qu'il n'a fait aucune recherche à cet égard.

M. ORMISTON: A la page 21, vous citez plusieurs conclusions et à la fin du paragraphe vous dites:

> Les hommes d'action du Pacifique-Canadien sont devenus apathiques et indolents.

Sur ce point, monsieur Wright, je diffère complètement d'opinion avec vous. Parce que le Pacifique-Canadien met la question des bénéfices au premier plan, cela ne veut pas dire que ses administrateurs ne se sont pas montrés très habiles dans les mesures qu'ils ont prises, y compris les mesures financières. C'est une erreur de dire qu'ils sont apathiques et indolents. Ce ne sont pas là des termes qui conviennent à ces fonctionnaires. Vous vous montrez un peu sévère ou imprudent dans le choix de vos expressions. Mais vous avez peut-être quelque raison spéciale qui ne me paraît pas évidente.

M. WRIGHT: Je compare simplement les deux chemins de fer, le Pacifique-Canadien d'une part et le National-Canadien, d'autre part. Nous voyons le National-Canadien aller de l'avant et déployer les plus grands efforts pour

promouvoir son service des voyageurs. Mais que fait le Pacifique-Canadien, de son côté? Il s'efforce par tous les moyens de supprimer ses services de voyageurs. Je ne suis pas sans savoir que les représentants du Pacifique-Canadien qui ont comparu à votre Comité ont nié toute intention d'abandonner le service des voyageurs. Mais il est difficile d'accepter cette assurance lorsque nous voyons la compagnie, de son propre gré, renoncer au service des voyageurs dans la région la plus peuplée du Canada, entre Montréal et Toronto. Et si elle n'est pas intéressée à promouvoir ce service dans la région la plus payante, je ne puis voir comment elle pourrait s'y intéresser dans les secteurs non profitables. C'est à ce point de vue que je les trouve apathiques et indolents. Que vous acceptiez ou non cette opinion, je ne saurais penser autrement.

M. ORMISTON: Je ne puis accepter vos allégations de la page 23, au cours de l'interrogatoire où l'on a parlé de l'encombrement du «Canadian». Les fonctionnaires du Pacifique-Canadien qui ont comparu ici n'ont jamais admis que le «Canadian» était encombré. Ils ont dit que pendant l'été, il était rempli dans la proportion de 80 p. 100, ce qui n'est pas loin de sa capacité, mais que pendant l'hiver il n'était utilisé que dans la proportion de 60 p. 100, ce qui est loin de l'encombrement.

M. WRIGHT: Un de mes témoins, M. Brown, a dit qu'à la fin d'octobre 1965, ce qui est évidemment pendant cette dernière saison, il avait reçu des lettres et des télégrammes des garçons de table de toutes les parties du pays, qui se plaignaient d'avoir à travailler de 7 heures du matin jusqu'à minuit et de ne pouvoir suffire à la demande. J'imagine que tout dépend de la couleur des lunettes de l'observateur.

M. ORMISTON: Nous devons entendre les deux parties en cause.

M. WRIGHT: C'est juste.

M. ORMISTON: J'appelle votre attention à la dernière partie du premier paragraphe de la page 26:

> Si c'est ce dernier parti qu'il faut prendre, le Canada devrait alors demander immédiatement au Pacifique-Canadien de lui faire une reddition de comptes et de rembourser au pays non seulement les sommes d'argent qu'il a reçues en vertu de son contrat, mais aussi toutes les subventions en terrains et en ressources naturelles qui l'ont enrichi.

Avec tout le respect possible, je trouve cela chimérique. Il n'est pas possible d'obtenir le retour des terrains et des ressources naturelles. Voulez-vous dire qu'il s'agit du remboursement de la valeur et d'une obligation financière. Voudriez-vous nous expliquer ce point?

M. WRIGHT: Lorsque deux individus signent un contrat et que l'un d'eux viole ce contrat, le second a le droit d'obtenir un dédommagement en s'adressant aux tribunaux. Ceux-ci peuvent fixer le montant des dommages, le cas échéant. Dans le cas présent, je soutiens qu'il y a eu violation d'un contrat. Il n'est pas question d'un recours aux tribunaux, mais d'une solution du problème par une étude approfondie. Je dis, sans vouloir le crier sur les toits, mais très sérieusement, que si l'on persiste dans la direction où nous allons depuis cinq ou six ans, nos enfants et nos petits-enfants pourront un jour dire à leur gouvernement: «On nous a volés?» Le Pacifique-Canadien aura accaparé tous les éléments

d'actif mentionnés au contrat et qu'aurons-nous obtenu en retour? Je soutiens que si le Pacifique-Canadien ne se conforme pas à toutes ses obligations, nous avons le droit de lui demander une reddition de comptes. Dans de telles circonstances, il est tout à fait juste de lui dire: «Rendez-nous tous les biens que nous vous avons donnés si vous ne voulez pas respecter votre contrat». On ne saurait avoir à la fois le drap et l'argent.

M. ORMISTON: Merci pour vos explications. Je céderai maintenant la parole à un autre.

M. TOLMIE: Monsieur le président, je me permettrai une observation générale. Le noeud du problème se trouve dans le fait qu'on a démontré, à ma satisfaction du moins, que les services ferroviaires de voyageurs ne sont pas rentables. Le Pacifique-Canadien nous dit de fait: «Vous ne pouvez demander à une compagnie privée de maintenir ce service à perte». Le peuple canadien peut rétorquer d'autre part: «Oh, oui, vous le devez car vous avez signé un contrat et reçu des concessions énormes et vous êtes obligés de continuer un service efficace de transport des voyageurs, sans égard au bénéfice de cette opération».

Lorsque M. Sinclair a comparu devant nous, je l'ai interrogé à ce point de vue. Je lui ai dit qu'à mon avis la question de l'interprétation du contrat original de 1880 et, en particulier de l'obligation de maintenir à perpétuité le service du Pacifique-Canadien était le point le plus important de toute la discussion. A mon sens, après avoir participé depuis longtemps aux délibérations du Comité, e juge que le problème fondamental se trouve dans l'interprétation de ce contrat. Jusqu'à présent, le Pacifique-Canadien a adopté l'attitude que le contrat ne l'oblige aucunement de maintenir un service de voyageurs qui n'est pas rentable. M. Sinclair a dit que diverses commissions, y compris la Commission MacPherson, ont toujours admis que le Pacifique-Canadien n'était pas obligé de maintenir à perte un service de voyageurs. Telle était son attitude. Je lui ai fait remarquer qu'au fond il s'agit d'un contrat semblable à tous les autres contrats personnels, bien que dans le cas présent il s'agisse d'un contrat entre le gouvernement et une compagnie. Mais essentiellement, il existe une obligation contractuelle. J'ai dit à M. Sinclair que dans un tel cas il y aurait lieu de soumettre l'interprétation de ce contrat aux tribunaux. Il m'a répondu, si je me souviens bien, que personne ne l'a encore fait. Et l'affaire en est restée là.

A la page 25, vous dites:

> Nous prétendons que le Gouvernement du Canada devrait exiger le respect de l'engagement pris par le Pacifique-Canadien dans le contrat de 1880. Les deux parties au contrat devraient prendre leurs positions respectives. Le Pacifique-Canadien a déjà pris la sienne en déclarant qu'il n'a pas l'intention de remplir l'engagement qu'il a souscrit envers le Canada dans le contrat de 1880. Le gouvernement doit maintenant déclarer son attitude et dire s'il se propose d'obliger le Pacifique-Canadien à remplir son engagement. Nous exprimons l'opinion qu'il incombe au gouvernement d'exiger l'exécution du contrat, ou de dégager le Pacifique-Canadien de son engagement.

Nous nous rapprochons donc très près du nœud de la difficulté, mais si nous en jugeons par votre mémoire, vous avez déjà préjugé la question et décidé que la compagnie a violé le contrat et vous demandez un redressement.

Ne serait-il pas à propos, monsieur Wright, que le gouvernement, ou quelque agence du gouvernement, intente une action à ce sujet devant un tribunal compétent. Dans ce sens, j'aimerais que vous exprimiez une opinion sur trois ou quatre points particuliers, advenant que l'on décide de recourir à cette méthode. En premier lieu, quelle espèce d'action y aurait-il lieu d'intenter? Je parle de la stricte question juridique de l'interprétation du contrat et en particulier des mots «efficace» et «à perpétuité», ainsi que de l'interprétation spécifique de l'obligation contractuelle ordinaire. En outre, en vue d'une telle action quelle preuve faudrait-il établir?

Maintenant, si le juge se prononçait contre la compagnie et décidait qu'elle n'a pas rempli ses obligations, quels remèdes proposeriez-vous? D'autre part, advenant que le juge décidât que le Pacifique-Canadien a rempli toutes ses obligations, qu'en résulterait-il pour le peuple canadien quant au service ferroviaire des voyageurs? Ce sont là plusieurs questions. Mais je pense qu'il est essentiel que nous obtenions une interprétation convenable du contrat. Je ne sais pas s'il serait opportun et équitable de charger un seul juge de cette énorme responsabilité, mais c'est la seule solution d'un problème qui remonte à 20 ans en arrière.

M. WRIGHT: Monsieur Tolmie, je ne tenterai même pas de répondre à toutes les questions que vous m'avez posées; certaines sont extrêmement difficiles et importantes et personne ne pourrait y répondre sans mûre réflexion. Mais sans spécifier un tribunal particulier où l'on devrait engager les poursuites, il y aurait lieu d'intenter contre le Pacifique-Canadien une action en exécution de contrat et ainsi les tribunaux seraient saisis de la question. Les plaignants seraient le gouvernement du Canada et les signataires du contrat qui diraient: «Vous n'avez pas exécuté votre contrat» et en demanderaient l'exécution. En réalité, ce fut l'opinion exprimée par un avocat bien connu de Calgary lorsqu'il fut entendu par la Commission des transports.

Pour ce qui est de votre premier commentaire auquel j'aimerais répondre aussi complètement que possible, je pense que nous avons contourné le nœud de la question. Vous vous dites convaincu du fait que le service ferroviaire des voyageurs n'est pas rentable.

M. TOLMIE: J'ai dit que cela ressort de la preuve établie jusqu'à présent.

M. WRIGHT: Oui. Mais je pense que c'est la première question, sans en fixer définitivement l'importance, que votre Comité devrait examiner.

Le Pacifique-Canadien vous a présenté une liste de coûts variables et je me propose de l'analyser. Il me faudra cinq minutes pour cela, mais c'est un sujet extrêmement important. Si vous vous reportez à la preuve présentée par le Pacifique-Canadien, à la page 48 du Volume I, vous constaterez que pour l'année 1960, sous le titre «Revenu des passagers du Pacifique-Canadien», on dit que cette année-là le revenu de ce chef a été de 30.5 millions de dollars. Maintenant, à la page 52, je vois que pour la même année, sous le titre «Déficit du service des passagers», on établit à 54.9 millions le revenu de ce service. Ces deux montants ne peuvent être exacts et il n'est pas possible que tous deux s'appliquent au même sujet.

Je crois que l'explication en est que le second chiffre englobe non seulement les revenus du service des voyageurs mais aussi ceux du trafic dans son ensemble de tête. C'est du moins ce que je présume. Si ce point est important

(et je crois que sans lui nous serions à côté de la question), ces coûts variables ne seraient pas des pertes, de vrais déficits encourus par le Pacifique-Canadien; ils ne sont rien de plus qu'un chiffre statistique... et je veux appuyer un peu là-dessus pendant quelques instants, si je le puis. Vous avez devant vous cet article du professeur Berge dont je ne vais vous lire que quelques passages avant de vous demander de l'étudier au complet. A la page 5 le professeur Berge, sous le titre de «*Measurement of Marginal or Avoidable Costs* (Calcul des coûts marginaux ou évitables)—et voilà précisément, monsieur Tolmie, ce dont le Pacifique-Canadien parle, des coûts évitables—le professeur Berge, dis-je, déclare:

> En se basant sur ce qui précède, on peut prétendre que la meilleure façon de calculer la rentabilité d'un service de voyageurs pour n'importe quelle compagnie ferroviaire dont l'opération principale est le transport des marchandises, c'est de connaître la marge par laquelle les revenus apportés en surplus par le service des voyageurs excèdent les dépenses qui pourraient être évitées par l'élimination de ce service.
>
> Le problème, en conséquence, n'est pas de comparer les revenus du service des trains de voyageurs avec les coûts complètement répartis, ni même avec les coûts variables des longs trajets, mais plutôt avec les coûts attribuables directement aux variables des courts trajets, et cela le plus exactement possible sur une base annuelle.
>
> Dans ce but, il est essentiel que les chemins de fer utilisent diverses méthodes pour la collection, la classification et l'analyse des données concernant les revenus spécifiques encaissés et les déboursés faits au cours de l'exploitation de leur commerce.

Vous remarquerez qu'il est précis à cet égard:

> Depuis près d'un siècle, on a fait des efforts pour répartir les revenus (chose assez simple) et les dépenses (chose plus difficile) entre le service des marchandises et celui des passagers.

Maintenant, passons à la page 9 où il fait connaître ses objections quant au partage arbitraire dans les règlements concernant la répartition des coûts:

> Il faut comprendre que les objections aux règlements de la Commission avaient toujours eu surtout pour objet la répartition arbitraire des supposées «dépenses ordinaires», telles que l'entretien de la voie et des structures, lesquelles ne peuvent être attribuables directement ni au service des voyageurs ni à celui des marchandises. M. Joseph B. Eastman, coordinateur fédéral pour le Transport, rédigeant le texte de ses conclusions sur le trafic des voyageurs, en juin 1936 (p. 21), déclare que les compagnies ferroviaires dans leur rapport au coordinateur avaient mis en doute l'exactitude de la répartition des frais par classes de services, parce qu'ainsi l'arbitraire s'ajoutait à l'arbitraire. Les compagnies ferroviaires l'avaient de plus informé que «si le service des voyageurs était discontinué, une grande partie des frais qui lui seraient attribués selon cette théorie persisteraient et feraient alors partie des frais du service des marchandises.»
>
> Les critiques des règlements sur la répartition ne s'opposent pas d'ordinaire à la première étape exigée par cette méthode, c'est-à-dire à l'attribution directe des dépenses qui sont clairement attribuables soit au service des marchandises soit à celui des passagers. De tels coûts directement attribués ont été qualifiés de «questions de fait» et les attributions de coûts ordinaires, de «questions d'opinion».

● (4.15 p.m.)

Je vous ferai remarquer respectivement, Monsieur, que tous les indices ou renseignements que les membres du comité ont obtenus du Pacifique-Canadien ne se rapportent pas à des faits en termes de coût; vous n'avez obtenu rien de plus que des questions d'opinion. Je continue:

> L'économiste John Maurice Clark dans ses *Studies in the Economics of Overhead Costs* (1923), page 14, s'est montré inquiet du fait que la répartition des coûts qui ne peuvent être attribués directement à des unités données de produits offre «de grandes possibilités pour le développement d'une notion arbitraire et fictive des coûts... Et, évidemment, le point important c'est, somme toute, ce que fait la direction avec les chiffres une fois qu'elle les a obtenus.

Référez-vous maintenant au bas de la page 10 où il est dit:

> Dans un discours en public qu'il a prononcé le 18 novembre 1954, le président Richard F. Mitchell de l'*Interstate Commerce Commission* a dit: «Franchement, je n'accepte pas nos chiffres».

S'il vous plaît, suivez-moi bien et constatez le revirement dans l'interprétation des chiffres.

> Je crois que nous avons exagéré le déficit jusqu'à un certain point et, en conséquence, je l'ai réduit de $200 millions...».

Voilà un chiffre joliment arbitraire.

> En juin 1955, dans un autre discours prononcé devant les membres de la division de comptabilité de l'*Association of American Railroads*, il proposa que «la formule devrait être changée» et ajouta qu'il était prêt à enlever encore $100 millions du déficit du service des voyageurs des chemins de fer, établi par les règlements de répartition de la Commission.

Veuillez maintenant vous référer à la page 12. J'essaie d'attirer votre attention sur ce que je crois être les points saillants de ce rapport.

> Si l'on se rappelle que la procédure de répartition de l'I.C.C. avait été à l'origine empruntée aux procédures de la commission des règlements de l'État au cours des années 1970, il est intéressant de remarquer la désaffection manifestée envers les règlements actuels de répartition de l'I.C.C. de la part de la *National Association of Railroad and Utilities Commissioners* dans sa réponse à l'enquête sur les «Règlements».

Voici ce qu'elle disait:

> Les Règlements de Répartition ... n'ont d'autre but qu'un emploi du développement d'une information purement statistique.

Je vous soumets le plus sérieusement que possible que ces coûts variables dont on vous a parlé ne sont rien de plus que des questions d'opinion et des questions d'information statistique; ils ne représentent pas des pertes.

> Étant donné que cette information purement statistique a eu pour résultat un tel abus et une telle incompréhension du «Déficit des voyageurs», il conviendrait que la Commission au cours de la présente séance étudie l'opportunité d'utilisation de ces Règlemenets de Répartition et l'utilité de leur emploi futur.
>
> Le terme «Déficit des voyageurs» tel qu'employé en rapport avec ceci apparaît au public et aux autres non familiers avec les règlements de répartition des dépenses, comme une perte totale sur l'exploitation du service des trains de voyageurs. Rien ne pourrait être plus faux car sa véritable signification est celle d'une fantaisie statistique.

Je me demande si vous voudriez bien référer à la page 15. Il y est écrit:

Exagération des pertes du service des passagers

Il est curieux que dans ses «Notes» attachées au numéro du 1er janvier 1953 des règlements de répartition, la Commission fasse un effort spécial pour prévenir une mauvaise compréhension en ce qui regarde les résultats obtenus de leur application:

> En autant que les montants attribués et—ou répartis aux services des marchandises et des passagers, respectivement, sont basés sur les réalisations des deux services à la fois, les dépenses d'exploitation, les taxes, l'équipement et les frais de louage d'équipement commun attribués et—ou répartis à l'un ou l'autre service ne peuvent représenter les montants qui pourraient être éliminés si l'un ou l'autre service était discontinué.

A remarquer, je vous prie, que ces mots sont soulignés. Je ne les ai pas soulignés; c'est le professeur Berge qui les a soulignés.

En d'autres termes, la Commission admet que les déficits des voyageurs résultant de l'utilisation des règlements de répartition ne peuvent représenter des pertes réelles, telles que celles qui pourraient être évitées par l'élimination des services de voyageurs. Il ne faut pas commettre l'erreur de croire qu'un «déficit» est une «perte»!

Ceci, madame et messieurs, est précisément ce que je veux que vous saisissiez. Je vous demande instamment de ne pas commettre l'erreur de prendre pour acquit que les coûts variables dont on vous a parlé sont des pertes.

Le problème, c'est que trop de personnes ne comprennent pas la distinction subtile que la Commission fait entre les déficits et les pertes. Elles sont facilement induites en erreur par de tels déficits fantômes, particulièrement lorsque le propre *Bureau of Transport Economics and Statistics* de la Commission publie annuellement de tels tableaux comme celui qui suit.

Je n'ai pas l'intention de vous lire ce tableau, mais il est là et vous pouvez l'étudier.

Il est difficile de s'imaginer comment ceux qui ne sont pas familiers avec les règlements de répartition pourraient éviter d'avoir l'impression que les services de voyageurs réduisent de façon sérieuse la rentabilité des opérations ferroviaires. Comment les non-initiés pourraient-ils savoir que les déficits «voyageurs» ne sont pas réels, mais de simples «fantaisies statistiques»? Comprendront-ils que l'élimination complète du service des voyageurs n'aurait pu possiblement augmenter le revenu net d'opération du chemin de fer en 1963 de $806 millions à $1,203 millions? La possibilité d'impressions très trompeuses est évidente. Pas surprenant qu'un périodique financier populaire ait publié un tableau semblable à celui mentionné ci-dessus dans un article intitulé: «*Dragging Brake —Passenger Train Operations Pile Up Still More Red Ink*».

J'aimerais lire un autre paragraphe et c'est par là que je terminerai mes citations.

Tous ne furent pas dupes, cependant. *Fortune,* dans son mémoire de juin 1965 a traité des efforts de nettoyage dans le service des voyageurs par le *New York Central* et le *Pennsylvania* au cours des récentes années. Les deux chemins de fer ont éliminé leurs services les moins profitables et *Fortune* conclut que «si seuls les frais directement attribuables aux trains de voyageurs sont pris en considération, il est presque assuré que le *Central* et peut-être le *Penny* font plus que rencontrer leurs frais sur

le service des voyageurs.» Se référant directement aux résultats publiés par le *Bureau of Transport Economics and Statistics* de l'I.C.C. pour 1964, *Fortune* a dit: «Les chiffres de déficits ($35 millions pour le Pennsylvania et $14 millions pour le Central) ne sont pas réalistes car les compagnies auraient à supporter une bonne partie des frais administratifs présentement attribués aux trains de voyageurs si ces trains étaient abolis.» Ceci était presque identique à la conclusion à laquelle en était venu le vice-président W. W. Patchell des *Pennsylvania Railroads* en juin 1955, à savoir que «nous ne pouvons même pas considérer la possibilité de 'nous retirer du trafic des voyageurs' car alors nous perdrions plus que nous épargnerions».

Je me demande si vous ne voudriez pas vous référer à la page 20.

Suggestions pour une modification des règlements

La comptabilité et les statistiques dans le transport, comme dans tout autre commerce, ne sont pas des fins par elles-mêmes, mais plutôt devraient être des outils utiles pour l'élaboration de saines décisions d'affaires et de ligne de conduite envers le public. L'industrie américaine des chemins de fer, depuis longtemps assujettie à des règlementations publiques, est l'un des plus grands collecteurs et consignateurs de données statistiques et comptables sous le soleil. Mais ni la direction des chemins de fer ni le gouvernement ne peut se permettre d'être tolérant avec une accumulation d'informations qui seraient d'utilité douteuse et seraient connues comme étant trompeuses. Ceci est non seulement du gaspillage mais peut très facilement conduire à des décisions peu sages de la part de la direction et du gouvernement.

Finalement, seriez-vous assez bon de tourner à la page 24, dernier paragraphe?

La direction des chemins de fer, les agences gouvernementales et autres ayant clairement besoin d'informations plus précises sur les coûts et revenus des services de voyageurs de banlieues, il semble assez évident que des contrôles de comptabilité et de statistiques améliorés seraient d'un grand bénéfice et de longue portée pour toutes les personnes concernées: la direction, les employés, le gouvernement et, par dessus tout, le public. De bonnes lignes de conduite privées et publiques ne peuvent s'obtenir que sur une base d'une bonne information bien à jour et se rapportant aux décisions qui doivent être prises.

M. TOLMIE: M. le Président, j'ai presque peur de poser une autre question. Ce que vous avez dit, par l'entremise du professeur Berge, c'est que vous ne croyez pas que les témoignates offerts par le Pacifique-Canadien relativement aux coûts variables soient corrects et qu'en conséquence la conclusion selon laquelle il opérerait à perte serait douteuse.

M. WRIGHT: C'est exact.

M. TOLMIE: La pensée me vient à l'esprit qu'évidemment, s'il n'opère pas à perte, pourquoi voudrait-il abandonner? Cependant, ceci n'est qu'une observation.

M. WRIGHT: Il est possible qu'il soit capable de faire plus d'argent en investissant ailleurs.

M. TOLMIE: Cela m'inquiète quelque peu. Avez-vous comparu devant le Bureau lorsque la demande lui a été soumise?

M. WRIGHT: Oui, au cours des audiences d'Ottawa.

M. TOLMIE: Est-ce que ces divers faits et divers témoignages furent portés à la connaissance du Bureau en ce temps-là de la même façon que vous les portez à la nôtre maintenant, ou d'une façon à peu près semblable?

M. WRIGHT: Je n'avais pas le matériel que je possède maintenant. Il ne fut publié qu'il y a quelques semaines. Je dois vous avouer très franchement que cette question des coûts variables m'a dérouté, comme elle aurait dérouté la plupart des membres du comité et, en fait, l'un des avocats qui a comparu devant le Bureau a dit qu'il avait travaillé là-dessus pendant cinq ou six ans et qu'il ne la comprenait pas encore.

M. TOLMIE: Peut-être que c'est pour cela que nous du comité sommes déroutés.

M. WRIGHT: Ce que je ne puis encore saisir tout à fait c'est que cette question de l'élimination du *Dominion* a été devant le Bureau pendant longtemps et que naturellement toutes les preuves possibles furent offertes et que les avocats ont eu l'opportunité d'examiner la question. Le problème des coûts variables fut discuté avec assez de détails et le Bureau a continué d'affirmer que le *Dominion* devrait être éliminé. En fait, ce que vous voulez que le comité ou le cabinet fasse, c'est de passer en revue le fond des conclusions du Bureau.

M. WRIGHT: Je prétends qu'il est bien concevable que la Commission des transports ait fini par adopter une attitude conformiste d'erreur consistente. Il est simplement possible que les commissaires aient décidé d'accepter ce moyen de mesure. Ce ne sont que des êtres humains en vérité et je crois qu'ils sont victimes d'un très sérieux malentendu. Rappelez-vous bien, Monsieur, que les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta s'opposent très fortement aux normes acceptées par la Commission des transports sur le sujet des coûts variables. Tout ce que je demande, c'est que vous fassiez tous les efforts pour obtenir des opinions indépendantes d'une personne quelconque ou firme quelconque qui soit en position d'étudier cette question avec un certain sens d'intégrité indépendante, de sorte que vous puissiez être guidés par leurs opinions ou par tout effet de persuasion que vous pourriez en retirer.

M. TOLMIE: J'ai une simple dernière question à laquelle on pourrait répondre très brièvement. J'ai mentionné le fait d'une action légale possible concernant le contrat initial. Nous nous sommes éloignés du sujet, mais cela constituait le point principal que j'avais à l'esprit. Je présume, d'après ce que vous avez dit jusqu'ici, que vous ne vous objecteriez pas au fait qu'il pourrait y avoir un procès possible d'intenté, mais je suis encore intéressé à savoir quel genre de juge ou de commission, selon vous, serait qualifié ou devrait être établi pour entendre une cause d'une telle importance.

M. WRIGHT: Je n'essaye pas de m'esquiver. La meilleure réponse que je puisse vous donner pour le moment c'est que je ne sais pas; tout simplement, je ne me suis pas arrêté à penser si ce serait la cour de l'Échiquier ou toute autre cour du pays.

M. TOLMIE: Croyez-vous que ce soit possible et pensez-vous que ce soit quelque chose qui pourrait et devrait arriver?

M. WRIGHT: Je crois que c'est quelque chose qui pourrait arriver. C'est une de ces choses dont on devrait tenir compte. Je vois deux aspects au problème: d'abord, la question de l'interprétation légale de ce que signifie le contrat et de ce que sont les obligations des signataires du contrat; ensuite, à savoir si ces pertes que le Pacifique-Canadien prétend avoir subies sont en fait aussi élevées qu'il le prétend, car je ne crois pas que cela entre dans la question de l'efficacité si on la suppose de la même façon que le Pacifique-Canadien.

M. TOLMIE: Croyez-vous que cela soit une possibilité? Je comprends que pour le moment vous n'êtes pas en position d'indiquer quel genre de forum (tribunal) vous préféreriez.

M. WRIGHT: C'est exact, Monsieur.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Deachman*): Puis-je rappeler aux membres du comité qu'ils doivent être le plus bref possible dans leurs questions et que ceci s'applique à tout le monde?

M. OLSON: Je crois que nous devrions continuer avec cette question des coûts. J'aimerais demander à M. Wright s'il sait si oui ou non le Pacifique-Canadien a utilisé les mêmes méthodes de comptabilité pour d'autres fins dans la compagnie?

M. WRIGHT: Je ne pourrais vous dire.

M. OLSON: Par exemple, savez-vous s'il utilise ce genre de méthodes de comptabilité lorsqu'il soumet sa déclaration d'impôt sur le revenu, par exemple?

M. WRIGHT: Puis-je répondre, ne sachant rien à cet égard, que je mangerais ma chemise s'il le faisait.

M. OLSON: Savez-vous si oui ou non le ministère du Revenu national accepte, par exemple, le coût de l'argent comme dépense légitime?

M. WRIGHT: J'en doute beaucoup. Je ne puis que vous dire, d'après ma propre expérience personnelle de la pratique du droit relativement aux cas de taxation, qu'aucun contribuable ne pourrait s'en tirer avec quelque chose du genre auprès du ministère du Revenu national. Celui-ci s'intéresse aux pertes proprement dites en dollars.

M. OLSON: Alors, le coût de l'argent n'est pas une dépense du tout?

M. WRIGHT: Certainement non.

M. OLSON: J'aimerais vous poser une autre question. Je réalise que vous n'êtes peut-être pas familier avec ce point ou que vous ne désirez peut-être pas répondre là-dessus. Si le Pacifique-Canadien avait appliqué ces coefficients de coûts produits par les analyses de régression à tous les trains, est-ce que le total excéderait le total des coûts véritables qu'il a maintenant?

M. WRIGHT: Je ne suis pas qualifié pour répondre à cela.

M. OLSON: Je me demande si vous avez pensé, parce que moi, j'y ai pensé, que le total de toutes ces parties, obtenu en utilisant l'analyse de régression pour déterminer les coûts variables pour tous les trains, en ajoutant tous les trains ensemble, est substantiellement plus élevé que le véritable coût total? Je n'aimerais pas vous poser cette question à moins que vous l'ayez étudiée.

M. WRIGHT: J'y ai pensé. Je ne puis que prendre pour acquit qu'elle le serait.

M. OLSON: Connaissez-vous quelqu'un au Canada ou une firme canadienne quelconque qui aurait procédé d'abord à un examen détaillé de cette méthode de comptabilité en général et, en particulier, des coûts variables qui ont été mis de l'avant par le Pacifique-Canadien?

M. WRIGHT: Je n'ai jamais entendu parler de cela.

M. OLSON: Connaissez-vous toute autre firme qui aurait étudié sérieusement un type d'analyse des coûts?

M. WRIGHT: Pas à ma connaissance. C'est la première fois que j'entends parler de cela.

M. OLSON: Avez-vous assisté aux audiences de la commission royale d'enquête MacPherson lorsqu'elle a discuté de la question des taux de Crowsnest?

M. WRIGHT: Non, monsieur.

M. OLSON: Je crois que vous avez tenté de démontrer qu'un examen de ces coûts est l'une des plus importantes fonctions de ce comité.

M. WRIGHT: Je crois que j'ai réussi sous ce rapport.

M. OLSON: Au moins, vous avez essayé de donner cette impression. Pourriez-vous alors suggérer un individu ou une firme quelconque au Canada qui possèderait une certaine expérience dans ce domaine?

M. WRIGHT: Il y a eu certains particuliers qui se sont spécialisés en écrivant pour la commission MacPherson. Je préférerais, monsieur Olson, ne pas mentionner leurs noms au procès-verbal.

M. OLSON: J'ai pensé que peut-être vous pourriez aider le comité si vous y pensiez et si vous connaissiez des gens qui l'ont fait, car je présume que vous y seriez intéressé au nom des membres que vous représentez.

M. WRIGHT: Un certain nombre d'articles furent rédigés qui constituent une partie du rapport MacPherson, dans le troisième volume. Évidemment, les gens qui connaissent ce domaine sont très peu nombreux et très épars. La plupart se sentent obligés d'appuyer la position du Pacifique-Canadien dans ce cas particulier. Ils ont été engagés pour témoigner, pour fournir des arguments. Je sais qu'une firme de conseils a été engagée par les provinces d'Alberta et de Manitoba; que c'était une firme américaine et qu'elle a témoigné devant la commission MacPherson. Il y a aussi un conseil montréalais bien connu qui a rédigé l'un des articles qui forme le troisième volume du rapport MacPherson.

M. OLSON: Je ne crois pas devoir aller plus avant avec cette question.

A la page 35 de votre exposé, vous dites:

> Le Pacifique-Canadien devrait recevoir instructions de reprendre l'exploitation du «Dominion» comme train de voyageurs transcontinental complètement équipé.

Je me demande si vous pourriez nous dire, très brièvement, ce que vous considérez comme «un train de voyageurs transcontinental convenablement équipé»?

M. WRIGHT: Je considère qu'un train de voyageurs transcontinental complètement équipé serait celui qui donnerait un confort raisonnablement convenable à ses passagers qui voyagent sur une grande distance et qui de plus fournirait des lits et des repas.

M. OLSON: Mais pas nécessairement 16 wagons?

M. WRIGHT: Non.

M. OLSON: Tant qu'il y a des lits et des repas, vous croyez que c'est suffisant?

M. WRIGHT: C'est exact.

M. OLSON: Cela devrait suivre la demande de services au cours des diverses saisons.

Est-ce que le revenu provenant de ce train mentionné pour 1964 peut être considéré et accepté comme étant le revenu disponible provenant d'un train véritablement transcontinental?

M. WRIGHT: A peine, car le revenu, dans la mesure où le *Dominion* en 1964 est concerné, se trouvait constitué du trolley Toonerville dont j'ai parlé, à l'exception de deux mois de l'année alors qu'il se trouvait équipé convenablement. En d'autres termes, les revenus du service des passagers sont basés sur un *Dominion* tronqué et décimé.

M. OLSON: Pourriez-vous être plus précis sur ce point? Selon vous, est-ce que le revenu d'environ $20,828,000 apparaissant pour 1964 ne représenterait qu'un sixième de cette année-là qui serait disponible pour un train vraiment

transcontinental et est-ce que le revenu pour les autres cinq sixièmes devrait apparaître pour quelque chose autre que le train transcontinental?

M. WRIGHT: C'est exact.

M. OLSON: Quelque part dans votre exposé, vous avez émis l'opinion que le Pacifique-Canadien avait délibérément amoindri le service à partir d'environ 1960.

M. WRIGHT: C'est exact.

M. OLSON: Pouvez-vous nous dire de quelle façon cela a affecté le moral des membres de l'organisation que vous représentez?

M. WRIGHT: Je l'ai demandé à M. Kelly et à M. Gibbons car il est possible qu'ils auraient préféré répondre à cette question. Ils m'ont autorisé d'en parler. Le moral n'a jamais été aussi bas que depuis les quelque derniers douze mois. On sent, parmi les membres del 'organisation des travailleurs du chemin de fer, qu'on s'est joué d'eux. Je répète ce que j'ai dit ce matin: nous ne prétendons pas que le *Dominion* devrait être discontinué pour répondre au désir des employés, mais lorsque la direction modifie ses projets et qu'elle ne tient aucunement compte des conséquences pour les employés, des frais de déménagement, alors, le moral est nécessairement bas. Supposons que par l'application du système d'ancienneté un homme ait à déménager dans une autre ville pour pouvoir exercer son droit d'ancienneté? Il devrait déménager à ses propres frais. Il y a aussi les problèmes de désorganisation, de nature sociale aussi bien qu'économique. Je pourrais à vrai dire prendre une heure pour répondre à votre question, mais je vais simplement dire ceci, que le moral n'a jamais été aussi bas qu'il l'est aujourd'hui pour autant que l'ouvrier du chemin de fer est concerné.

M. OLSON: Attribuez-vous la plus grande part de cette baisse de moral à l'attitude, ou à ce qui semble être l'attitude, de la haute direction du Pacifique-Canadien?

M. WRIGHT: Très certainement. Le sentiment qui prévaut c'est que le Pacifique-Canadien n'est plus la puissante organisation de transport qu'elle avait l'habitude d'être et qu'elle n'est plus intéressée qu'à exploiter cette partie de l'industrie qui produira des profits immédiats.

M. OLSON: Est-ce que cette baisse de moral des employés affecte de mauvaise façon l'attrait du service des voyageurs par chemin de fer?

M. WRIGHT: Je crois que nous avons affaire à des êtres humains et je croirais qu'inévitablement elle doit avoir cet effet car des employés mécontents ne peuvent pas être aussi prévenants que ceux qui sont satisfaits.

M. OLSON: Monsieur Wright, est-ce que les employés, particulièrement les employés de gares et les commis de gares, sentent que le système actuel de réservations du Pacifique-Canadien est adéquat et efficace?

M. WRIGHT: Non. C'est une impression très répandue que le système des réservations est inadéquat, pour ne pas dire plus. Il y a plusieurs aspects du système des réservations qui soulèvent bien des doutes. Je dois vous admettre, cependant, que j'ai été incapable d'obtenir de preuves directes à ce sujet parce que la seule source d'où pourraient venir des preuves de cette sorte serait une personne employée par le Pacifique-Canadien et j'ai cru que je ne pouvais aller jusque-là.

M. OLSON: Je ne vous demande pas de nommer d'employé en particulier, mais j'aimerais savoir si, oui ou non, certains des employés que vous représentez, qui sont directement impliqués dans la mécanique de l'acceptation et du placement de ces réservations, vous ont fait comprendre qu'il était inadéquat?

M. WRIGHT: Très certainement, oui.

M. OLSON: Et vous ont-ils suggéré, à l'occasion (là encore, sans mentionner de noms), qu'ils auraient reçu des directives de la part de leurs supérieurs?

M. WRIGHT: Non, il n'y a pas eu de directives, mais certains employés du chemin de fer m'ont exprimé le sentiment qu'ils ne pouvaient pas comprendre pourquoi il y aurait tant de difficultés à obtenir des réservations sur certains de ces trains, alors que, particulièrement dans bien des cas, ils partent bien vides. Je prends le téléphone et j'appelle un bureau central quelconque pour me faire dire qu'il n'y a pas de places de disponibles.

M. OLSON: Est-ce que certains des employés de votre organisation ont étudié, ou fait des suggestions quant à la façon dont le système des réservations pourrait être amélioré?

M. WRIGHT: Non, monsieur.

M. OLSON: J'ai presque fini. Savez-vous si, oui ou non, des employés ont enregistré le nombre de demandes de sièges, ou encore établi des listes d'attente ou tenu d'autres registres qui pourraient nous donner une idée du nombre de gens qui ont, en fait, présenté des demandes de services?

M. WRIGHT: Je ne sais pas; M. Barren du Pacifique-Canadien a témoigné à ce sujet au cours des audiences dans l'Ouest. Je crois que son interrogatoire fut très poussé. La seule chose à laquelle je puis me référer c'est ce que j'en ai lu dans le procès-verbal.

M. OLSON: Ce qui suit n'est pas une question, mais j'aimerais souligner que si nous voulons toucher au vif de l'affaire concernant le système des réservations, il serait utile que les membres de ce comité obtiennent les conclusions de certains employés qui s'en occupent quant à la nature des faiblesses et, peut-être, parce qu'ils sont familiers avec le système, obtenir certaines suggestions quant à ce qui pourrait être fait pour l'améliorer, car je ne connais aucun autre endroit où je pourrais obtenir ces renseignements. Vous avez déclaré qu'il est inadéquat et inefficace. Plusieurs d'entre nous pensent de même et cependant nous aimerions en être un petit peu plus sûrs car, évidemment, les officiels du Pacifique-Canadien n'ont pas admis, du moins spontanément, qu'il soit en aucun point déficient.

Maintenant, monsieur Wright, j'ai cru comprendre, d'après ce qu'a dit M. Tolmie, je crois, que vous avez eu l'occasion d'examiner tous ces coûts, ou que, du moins l'occasion vous avait été offerte, de même qu'à quiconque aurait voulu comparaître devant la Commission des Transports, pour mettre en question ces coûts variables du Pacifique-Canadien.

• (4.40 p.m.)

Croyez-vous que vous avez eu assez de temps et d'occasions pour faire un travail raisonnablement satisfaisant pour mettre en question les coûts du Pacifique-Canadien?

M. WRIGHT: Parlant en mon nom personnel, non, je n'en ai pas eu. Je ne dis pas qu'on m'a refusé l'occasion. Je dis que les audiences ont été convoquées à bref délai, et j'ai simplement dû venir aux audiences également à bref délai. Le sujet est très technique. On ne peut possiblement pas être expert en tout (ou si quelqu'un prétend l'être, il est probablement un charlatan). Je n'ai certainement pas aimé la façon dont les choses se sont passées.

M. OLSON: Le Pacifique-Canadien a fourni un certain rapport sur ses profits et pertes jusqu'au 27 septembre, jour d'ouverture des audiences. Était-ce suffisant pour pouvoir se préparer pour l'événement?

M. WRIGHT: C'était tout à fait impossible.

M. OLSON: Il ne reste qu'un autre point. Vous parliez du contrat de 1880 et 1881 entre le gouvernement du Canada et le Pacifique-Canadien. Je crois que vous prétendiez que le Pacifique-Canadien se retirait unilatéralement de ses obligations, ou ai-je mal interprété ce que vous avez dit?

M. WRIGHT: Je n'avais pas présenté la chose de cette façon, mais je suis prêt à accepter cela.

M. OLSON: Je crois que vous dites dans votre exposé que vous ne croyez pas que les commissaires des Transports possèdent l'autorité pour traiter de ces termes du contrat.

M. WRIGHT: Ce que j'ai dit dans mon exposé c'est que les cadres dans lesquels opèrent les commissaires des Transports sont trop étroits et trop restreints pour qu'ils puissent rendre une décision vraiment adéquate sur cette question.

M. OLSON: Voulez-vous dire alors que la seule façon dont les termes de ce contrat pourraient être changés serait avec le consentement des parties?

M. WRIGHT: C'est certainement cela que je veux dire.

M. OLSON: Et, selon votre opinion, c'est le Parlement du Canada?

M. WRIGHT: C'est exact, ou le gouvernement du Canada.

M. OLSON: Un moment, monsieur le président. Avez-vous dit le gouvernement du Canada?

M. WRIGHT: Je le crois, oui.

M. OLSON: Est-ce que le gouvernement possède l'autorité pour modifier un statut?

M. WRIGHT: Non. Vous avez dit que cela devrait se faire avec le consentement des deux parties. Vous avez dit le Pacifique-Canadien et le Parlement du Canada, et je dis que ce serait probablement exprimé plus exactement en disant que les deux parties seraient le Pacifique-Canadien et le gouvernement du Canada, plutôt que le Pacifique-Canadien et le Parlement du Canada.

M. OLSON: Le contrat ne dit-il pas que le Pacifique-Canadien devra maintenir un service de chemin de fer efficace?

M. WRIGHT: Oui, mais le statut autorise le gouvernement à être partie dans un contrat. En d'autres termes, la partie contractante était le gouvernement du Canada.

M. OLSON: Une fois que le statut est adopté, est-ce que le gouvernement a le droit de se retirer de ce statut?

M. WRIGHT: Non, pas sans le consentement du Parlement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): M. Southam.

M. SOUTHAM: J'ai été impressionné ces dernières années, en me rappelant les audiences passées consacrées à la diminution des services sur le Pacifique-Canadien, par le mécontentement exprimé par maints témoins au sujet de la formule de calcul des coûts du Pacifique-Canadien, lorsque ses représentants le sounmettent aux commissaires des Transports.

De nouveau aujourd'hui, vous avez très fortement souligné ce fait par l'exemple donné ce matin d'un déficit de $17 millions des opérations ferrovaires de la part du Pacifique-Canadien, comparativement à un chiffre, provenant d'une source indépendante de $500,000 de profits, je crois. Est-ce que cette technique de comptabilité, dont ont récemment parlé des témoins du Pacifique-Canadien avec référence particulière aux coûts variables et à l'analyse régressive et, je crois, à la méthode du moindre carré, ou quelque chose du genre, a été mise au point depuis le rapport de la Commission MacPherson, ou l'utilisait-on déjà lorsque des représentations furent faites auprès de cette commission royale?

M. WRIGHT: Je suis le premier à admettre bien candidement que ce sujet particulier dépasse mon entendement. Même en me forçant l'imagination, je ne possède pas l'expertise nécessaire pour traiter de ce sujet en profondeur et j'ai commencé mes remarques non seulement en l'admettant, mais en soulignant le fait.

M. SOUTHAM: Puis-je demander si l'association que vous représentez emploie un groupe d'experts pour fair l'analyse de la comptabilité des prix de revient?

M. WRIGHT: Non, monsieur; CRLEA est une organisation relativement nouvelle qui a pris naissance officiellement il y a environ six mois, en avril 1965 pour être précis. Son personnel est très, très peu nombreux.

M. SOUTHAM: Ceci constitue l'un des problèmes qui m'ont inquiété et qui ont inquiété un bon nombre d'autres membres. M. Olson vient d'y référer et d'autres membres y ont référé et je crois que nous allons tourner en rond à moins que nous finissions par nous accorder quelque part le long de l'énoncé de cette formule. Je serais également intéressé de savoir sur l'opinion de quels experts au juste la Commission des Transports s'appuie pour adopter une décision désintéressée et impartiale. Est-ce que l'un quelconque des témoins pourrait me renseigner sur le procédé mécanique qu'ils suivent ou bien me dire s'ils n'ont qu'à accepter les chiffres du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien?

M. WRIGHT: Je ne saurais vous dire, monsieur. Je n'ai eu à m'intéresser à ce domaine que pendant une très courte période de temps. Je suis frappé cependant par le fait que bon nombre de personnes semblent être très sceptiques quant à la validité de cette formule d'analyse régressive, à la méthode du moindre carré, et il semble qu'il y ait un très grand nombre de personnes qui aient des doutes très sérieux quant à sa validité. Tout ce que j'espère, c'est que ce comité décide de sa propre initiative d'étudier cette question très minutieusement et très profondément et qu'il s'assure les services de professionnels qualifiés qui pourraient les conseiller sur cette question.

M. SOUTHAM: J'ai été impressionné par le document qu'on a distribué et qu'on doit adjoindre à notre procès-verbal aujourd'hui, dont l'auteur est Stanley Berge, professeur en matière de Transport et qui avait été soumis à l'*Interstate Commerce Commission*. Je crois qu'il s'est occupé de bon nombre des problèmes que nous avons discutés aujourd'hui. Le passage de la page 15 de ce travail sur l'«*Overstatement of Passenger service losses*» (Exagération des pertes du service des voyageurs) m'a particulièrement intéressé.

J'aimerais y référer de nouveau, pour qu'on puisse le noter au procès-verbal, spécialement au paragraphe suivant:

> Étant donné que les montants assignés et/ou répartis au service des marchandises et à celui des voyageurs, respectivement, sont basés sur le fonctionnement des deux services, les dépenses d'exploitation, les taxes, l'équipement et les frais de location d'outillage en commun assignés et/ou répartis à l'un ou l'autre service ne peuvent pas représenter les montants qui pourraient être éliminés si l'un ou l'autre service était discontinué.

Je crois que cela souligne l'un des principaux arguments que nous avons eus. Dans ce problème de l'élimination du «Dominion», ces pratiques du calcul des coûts ont été suivies. Avant que ceci soit complètement réglé, nous, en tant que comité, devrions peut-être convoquer une firme d'experts en comptabilité des prix de revient ou un groupe provenant d'un tel organisme afin d'analyser bon nombre de ces chiffres qui nous ont été soumis, pour voir s'ils les admettent.

Autre chose qui me vient à l'esprit et que je vais soumettre sous forme de question posée à vous, monsieur Wright, et ceci nous rapprochera du problème.

Dans les régions où le Pacifique-Canadien et le National-Canadien se trouvent en concurrence plutôt que dans une région non disputée, diriez-vous que le Pacifique-Canadien perdrait des services de marchandises au profit du National-Canadien s'il se retirait des services de voyageurs dans ces régions de concurrence?

M. WRIGHT: Je crois bien que c'est ce qui arriverait. Je ne prétends pas posséder toutes les réponses ici.

M. SOUTHAM: Je pense à l'Ouest du Canada d'où je viens et je ramène ce problème au «Dominion». C'est le National-Canadien qui fournit un service assez complet aux citoyens de cette région, tandis qu'ailleurs, vous voyez le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, tout près l'un de l'autre et en pleine concurrence, ce qui rend leur position économique intenable à tous deux. C'est de là que proviennent les nombreuses demandes d'abandon. Je pense aux régions où le Pacifique-Canadien pourrait retirer son service de voyageurs. Croyez-vous qu'il y aurait alors tendance à ce qu'il perde un certain volume de transport de marchandises? En d'autres termes, est-ce qu'un particulier souffrirait d'un tort quelconque ou se sentirait quelque peu contrarié par le fait qu'après avoir encouragé le Pacifique-Canadien toute sa vie il se rendait compte soudain que la compagnie désire abandonner son service de voyageurs? Ne voudrait-il pas alors se déplacer de quelques milles pour faire affaires avec le National-Canadien? Je me demande si le Pacifique-Canadien a pensé à cela.

M. WRIGHT: Je ne sais pas. Je crois qu'on devrait plutôt poser cette question aux représentants du Pacifique-Canadien.

Je crois qu'il serait à propos de souligner que la position prise par le Pacifique-Canadien en ce qui a trait à la recherche d'un trafic de marchandises est très différente de celle qu'il prend lorsqu'il s'agit du trafic des voyageurs. Il est très agressif lorsqu'il tente d'obtenir un trafic de marchandises; c'est profitable pour lui et il fait beaucoup de publicité. Vous pouvez vous fier à ce que vous avez pu voir en tant qu'homme de la rue: vous pouvez voir sa publicité; il est agressif dans sa méthode; mais il s'expose ainsi à obscurcir considérablement son image en tant que compagnie, en ce qui concerne le trafic des voyageurs.

M. SOUTHAM: Je crois, monsieur Wright, que vous nous avez présenté un exposé très instructif. De même que M. Ormiston, je ne suis pas d'accord avec toutes les conclusions que vous soumettez, mais je crois que foncièrement vous nous avez donné beaucoup de matière à réflexion.

Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Monsieur Sherman.

M. SHERMAN: Monsieur le président, monsieur Wright, messieurs: Vous vous rendez évidemment compte, monsieur Wright, que le Pacifique-Canadien, faisant partie de notre réseau sanguin national et constituant l'une de nos principales artères nationales de la société et du commerce, possède de grandes responsabilités nationales qui dépassent celles qui sont dévolues aux entreprises commerciales ordinaires d'importance moyenne au Canada. Je partage cette opinion et je soumets que ce n'est peut-être pas une évaluation injuste de votre appréciation du Pacifique-Canadien et de sa position au Canada.

Vous n'êtes pas insensible, monsieur, à l'histoire du pays et au rôle historique qu'a joué le Pacifique-Canadien, et ainsi je présume que vous êtes sensible aux changements qui se sont produits dans notre pays pendant, disons, ces 19 dernières années. En termes de contrat, tel que celui dont nous parlons, entre le gouvernement du Canada en 1880 et le Pacifique-Canadien, je me demande si vous, en tant que Canadien, croyez que vous puissiez adopter une atti-

tude intransigeante, par exemple, envers le contrat de 1867 entre les deux races fondatrices de cette nation. Je réfère à cette question spécifiquement et à ce contrat spécifiquement parce que j'essaie de situer ce problème dans un contexte historique et de faire une distinction, si je le puis, pour ma propre compréhension au niveau historique, entre vos deux positions ici, votre sens de l'appréciation du rôle dans l'histoire que le Pacifique-Canadien joue et le rôle dans l'évolution canadienne que joue le contrat de 1880, et le rôle que joue le contrat de 1867. J'ai franchement le sentiment que les deux constituent des étapes historiques importantes dans le développement du Canada et que, vues dans leur contexte historique, il n'y a pas tellement de différence entre les idéologies des deux. Tous deux font partie de l'histoire du Canada et sont organisés dans le but d'aider à forger la nation canadienne. Je crois qu'un grand nombre d'entre nous au Canada acceptent aujourd'hui le fait que peut-être le contrat signé ou adopté en 1867 exige un certain examen ou une certaine révision après les décennies écoulées au cours du siècle et je me demande si vous ne pourriez peut-être pas admettre que le contrat de 1880 exige d'être réexaminé et revisé, ayant déjà été en vigueur pendant de si longues années.

M. WRIGHT: Non, je ne le crois pas et je vais vous expliquer pourquoi je dis cela. Je crois qu'il appartient au Pacifique-Canadien de respecter ses obligations de continuer de maintenir de façon efficace son réseau. Il serait évidemment absurde de prétendre que tous les trajets existant en 1880 devraient être maintenus, car ils n'avaient aucun de ces trajets en 1880. Il s'agit là de toute évidence d'une situation qui varie. Cependant, à la base de la situation qui existe entre le Pacifique-Canadien d'une part et le Canada d'autre part, se trouve une convention en vertu de laquelle compensation fut accordée par le Canada au Pacifique-Canadien; et à la base de cette situation se trouve un engagement pris par le Pacifique-Canadien envers le Canada en vertu duquel il doit exploiter son chemin de fer de façon efficace. Je dis que les modes d'opération se modifieront au cours des années; il se fera des modifications. Je n'adopte pas une attitude inflexible là-dessus, mais le Pacifique-Canadien ne peut s'arroger le droit de faire unilatéralement ces changements au fil des années, en particulier lorsqu'il est question de services de voyageurs transcontinentaux.

M. SHERMAN: Je crois qu'on pourrait peut-être prétendre que le Pacifique-Canadien ne s'est pas arrogé à lui-même le droit de prendre action unilatéralement. Je crois qu'ayant soumis son cas à la Commission des Transports et qu'ayant l'autorité des enquêtes de la Commission royale MacPherson et les décisions du Conseil économique du Canada, et autres corps responsables du genre, sur lesquelles nous pouvons baser son cas, que peut-être nous allons un peu trop loin en prétendant que le Pacifique-Canadien a agi unilatéralement dans ce cas. Après tout, la Commission des Transports a été établie par le Parlement et nous remettons à ce Bureau la responsabilité d'examiner des demandes comme celles qui ont été présentées par le Pacifique-Canadien, avec toute la raison, la sagesse et l'intelligence que les membres de cette Commission peuvent mettre à contribution.

M. WRIGHT: Puis-je dire quelque chose là-dessus?

M. SHERMAN: Qui.

M. WRIGHT: La commission MacPherson, en principe, en est venue à la conclusion suivante, telle que je la comprends: elle a dit que dans la mesure où les services de voyageurs provoquaient des pertes, le poids ne devrait pas être supporté par la compagnie, mais que, si l'intérêt public exigeait que les services de voyageurs devaient être maintenus de temps à autre (il s'agit d'une situation

qui varie), alors, dans l'intérêt public le fardeau de son financement devrait être supporté par le public en général.

C'était là la manière de voir de la commission MacPherson.

Cette interprétation est conforme à mon attitude au sujet des termes du contrat. J'affirme que la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien est tenue d'assurer un service efficace; si l'intérêt public exige que le Pacifique-Canadien poursuive ses opérations, alors il faut d'abord déterminer ce qui est exigé par intérêt public et ce que devrait être notre politique du rail. Si le bien commun exige que ce service soit maintenu en tout ou en partie et s'il est impossible d'en imposer le fardeau aux expéditeurs ou au service des marchandises du Pacifique-Canadien, alors les frais devraient être à la charge du public si l'intérêt général l'exige.

Quant aux membres de la Commission des transports, je les blâme d'avoir négligé de considérer la plupart des principaux facteurs en jeu; ils se sont limités à une appréciation étroite basée sur un article de la Loi des chemins de fer, ils n'ont pas considéré le large éventail des questions d'intérêt public. C'est le reproche que j'adresse aux membres de la Commission des transports.

M. SHERMAN: Je respecte votre opinion, mais elle est diamétralement opposée à ce qu'a dit la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien dans le mémoire présenté à ce Comité; je suis étonné de l'écart entre le Pacifique-Canadien et le C.R.L.E.A. sur à peu près tous les points. Je m'attendais à une certaine différence, cela aurait été compréhensible et raisonnable et il fallait s'y attendre. Cependant, l'écart est si prononcé qu'il surprend. Il y a un ou deux points à ce sujet dont je parlerai dans un moment, mais, monsieur Wright, je veux d'abord parler du contrat. Votre attitude a changé au cours de cette audience, je ne puis accepter votre suggestion et celle des autres voulant que les gens de l'ouest du Canada poursuivent en justice le Pacifique-Canadien pour bris du contrat de 1880. Je ne suis pas un avocat, monsieur, mais je prétends que les gens de l'Ouest, et j'en suis un, n'auraient aucune chance en pareil cas. Je ne vois pas comment vous pourriez accuser le Pacifique-Canadien de ne pas assurer indéfiniment un service ferroviaire efficace tout simplement parce que la compagnie a discontinué le convoi «Dominion». Je suppose que cela dépend de votre interprétation du terme «Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien», mais disons que cette société, cette gigantesque entreprise qu'est le Pacifique-Canadien aujourd'hui, est quelque chose de bien différent et comprend des activités qui dépassent de loin le simple service ferroviaire des voyageurs.

Ainsi donc, on peut soutenir que le contrat a été respecté et que, pour être efficace comme la compagnie du Pacifique-Canadien l'a expliqué dans le mémoire qu'elle a présenté à ce Comité, elle doit s'adapter aux exigences nouvelles. Ce n'est pas être efficace que de maintenir des convois en service quand le nombre des voyageurs ne suffit plus pour en couvrir les frais; le faire serait contraire à l'intérêt général.

Ainsi nos opinions sont diamétralement opposées sur cette question du respect du contrat.

Je veux qu'on sache que je suis de l'ouest du Canada et que venant de Winnipeg, l'élimination du «Dominion» et les autres problèmes de transport de ma région me concernent; mais je tente de concilier les opinions opposées

exprimées dans ces deux mémoires, le vôtre, monsieur Wright, et celui que nous a soumis le Pacifique-Canadien, il y a une semaine ou deux. Par exemple, vous insistez sur le service de qualité médiocre trouvé à bord du train «Dominion» du Pacifique-Canadien avant sa disparition et ce sentiment est largement partagé dans l'Ouest canadien. J'ignore si vous étiez ici la semaine dernière quand j'ai demandé à M. Sinclair qu'est-ce qui existait le premier, la poule ou l'œuf, si le service se détériora d'abord ou si le clientèle a diminué avant et le service subséquemment appauvri. Il a repoussé énergiquement l'idée que la compagnie avait délibérément réduit la qualité du service afin de décourager les voyageurs et ensuite suspendre ce convoi; nous trouvons cette réponse au paragraphe 32 de la page 8 du résumé du mémoire présenté par la compagnie du Pacifique-Canadien. Le mémoire affirme que des trains parfaitement équipés ont été au service des voyageurs durant de longues périodes à peu près sans clients et que le service n'a été réduit qu'une fois prouvée son inutilité.

Ce sont là des mots énergiques et catégoriques, monsieur Wright, et le ton de votre mémoire est aussi énergique et catégorique. L'une de ces affirmations doit certainement être un peu plus éloignée de la vérité que l'autre. L'une des deux doit être exacte et l'autre fausse. M. Sinclair a repoussé sans équivoque la suggestion voulant que la qualité du service ait été diminuée d'abord. Je crois que vous devrez admettre qu'il est évident que l'une de ces affirmations, la vôtre ou la sienne, ne respecte pas tout à fait la vérité.

M. WRIGHT: J'en conviens, monsieur, mais je prétends que l'opinion de M. Sinclair est insoutenable. Je ne vais lire que deux phrases de l'exposé que vous a fait M. Sinclair lors de sa comparution. J'étais ici le soir quand vous avez demandé qu'est-ce qui venait en premier lieu, la poule ou l'œuf. Je voudrais poser la même question, mais voici ce qu'en dit M. Sinclair à la page 115 du procès-verbal de votre Comité:

> Cela ne fait aucun doute. Je répète que le «Dominion» n'a à peu près plus de clients pour le voyage transcontinental depuis 1960.

Qu'est-ce qui est survenu en 1960 pour déterminer ce qui arrivait en premier lieu, la poule ou l'œuf? Qu'est-il arrivé en 1960? Le train «Dominion» qui était un convoi transcontinental très bien équipé a été réduit en un train où vous ne pouvez obtenir ni repas ni couchettes. Au nom du bon sens, si vous aviez à choisir entre les deux, lequel choisiriez-vous? Si vous deviez aller de Montréal à Winnipeg à bord du «Dominion», vous auriez un wagon-lit de Montréal à Sudbury, puis il faudra vous lever à 6h. 55 du matin et vous asseoir dans une voiture ordinaire de 6 h. 55 du matin jusqu'à minuit alors que vous atteignez Fort William. Vous occupez de nouveau un wagon-lit jusqu'à Winnipeg. Si par hasard vous désirez vous rendre à Vancouver, vous devrez demeurer assis durant tout le trajet de Winnipeg à Vancouver. Quant à la nourriture, il vous faudra descendre du train à la hâte durant les arrêts de 10 à 15 minutes pour vous en procurer prenant bien soin de revenir à temps. Et vous demandez qu'est-ce qui arrive le premier, la poule ou l'œuf.

J'ignore qu'est-ce qui est la poule ou qu'est-ce qui est l'œuf et j'ignore qui a pondu l'œuf ou s'il a été pondu délibérément ou non, aucun homme intelligent

ne voudrait payer pour ce genre de service, surtout quand, en plus de réduire le service, on augmente les tarifs. Voilà le service absurde que vous obtenez du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Si vous étiez un entrepreneur, jamais vous n'administreriez votre affaire ainsi et je ne le ferais pas non plus. En même temps qu'on réduit le service, on augmente les prix; et vous demandez qu'est-ce qui est arrivé en premier lieu, la poule ou l'œuf?

Vous dites que le contrat de 1880 n'a pas été violé. Comprenez-moi bien, je ne veux pas être irrespectueux, je ne veux qu'exprimer mon opinion avec fermeté. Vous affirmez que le contrat de 1880 n'a pas été violé. Supposons que le Pacifique-Canadien annoncera demain. . .

M. SHERMAN: Monsieur Wright, pour les besoins de la discussion, je dis que le contrat de 1880 n'a pas été violé.

M. WRIGHT: Très bien.

Pour continuer la discussion, supposons que le Pacifique-Canadien annoncera demain que le transport du grain n'est plus profitable et que la compagnie n'en transportera plus à l'avenir. Je dirais que ce n'était pas là une mesure intelligente de la part de la compagnie de chemin de fer; mais si vous admettez l'idée que la compagnie a le droit de suspendre les convois de voyageurs parce qu'ils ne sont plus rentables, alors vous ne serez plus en position de nier au Pacifique-Canadien le droit de discontinuer le transport des marchandises ou du grain, si c'était là la seule raison. Je dis tout simplement que cela ne peut être le seul critère et que le contrat est en cause. Vous pouvez conduire vos affaires à votre guise parce que vous ne recevez aucun subside du Gouvernement ni aucune ressource naturelle importante; c'est cela qui place le Pacifique-Canadien dans une position bien différente.

M. SHERMAN: Le contrat sûrement signifiait quelque chose et je me hâte d'ajouter que j'étais ici ce matin quand vous avez exposé vos arguments et parlé du trajet de Montréal à Vancouver demeurant assis et sans nourriture la majeure partie du temps; j'ai entendu cette histoire auparavant. C'est l'impression qu'ont les gens de l'Ouest depuis quatre ou cinq ans au sujet du trajet à bord du «Dominion».

• (5.15 p.m.)

M. WRIGHT: Puis-je vous interrompre, après avoir dit cela, croyez-vous que c'était une mesure administrative efficace ou bien admettriez-vous la possibilité que ce genre de mesure pouvait amener une réduction de la clientèle?

M. SHERMAN: Bien, si on pouvait le prouver à ma satisfaction et si je pouvais en être convaincu, sans aucune équivoque, alors je serais de votre avis. Mais il m'a été jusqu'à maintenant impossible d'en obtenir la preuve irréfutable. Le point de vue de votre groupe et celui du Pacifique-Canadien sont tellement opposés qu'il m'a été impossible jusqu'à maintenant de trouver l'exacte vérité sur cette question. Si je pouvais être sûr que tel était le cas au sujet du «Dominion» à chaque jour, à chaque semaine, à la fin des années 50. . .

M. WRIGHT: Non, cela a commencé en 1960.

M. SHERMAN: . . .et au début des années 60.

M. WRIGHT: Bien, vous avez un témoignage assermenté commençant à la page 15 de mon mémoire. C'est un extrait de la déposition sous serment et il ne peut y avoir aucun doute à ce sujet. Si vous doutez des faits que je vous ai exposés, alors je n'y puis plus rien.

M. OLSON: Monsieur le président, question de règlement, je pense qu'il serait préférable de faire une distinction entre les faits et les opinions. Monsieur Wright, vous ne voulez pas dire que ce mémoire ne contient que des faits et aucune opinion? Il doit certainement exprimer vos opinions les deux ne sont pas nécessairement synonymes.

M. WRIGHT: Oui, ce que je voulais porter à votre attention était le témoignage assermenté à la page 15 du résumé concernant la situation à bord du «Dominion», il n'y a là rien à discuter. Il n'y a aucun doute, qu'au commencement de 1960, le Pacifique-Canadien l'a d'ailleurs admis devant la commission, la compagnie a réduit dans une bonne mesure, par tout le pays, le nombre des wagons-lits et des wagons-restaurant.

M. OLSON: Je voulais seulement éviter la difficulté de voir quelqu'un confondre une opinion et un fait.

M. SHERMAN: Personne ne met les faits en doute. Nous étudions les arguments et les opinions en regard des témoignages entendus jusqu'à maintenant; je remarque dans l'exposé du Pacifique-Canadien, particulièrement à la page 29 et dans les deux ou trois pages suivantes, qu'on s'efforce de justifier le support reçu de la commission. Je n'essaie que de saisir le motif le plus sérieux, le plus raisonnable en tout cela.

Un autre point, monsieur Wright, vous semblez redouter beaucoup les effets qu'entraînera la disparition du «Dominion» dans les diverses localités du Canada; je dois dire que je suis particulièrement inquiet au sujet des petites localités desservies par le chemin de fer dans l'ouest du Canada. J'en avais parlé lors de la comparution des hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien la semaine dernière.

Dans votre mémoire, à la page 7, près du haut de la page, vous dites:

> Il est inconcevable de croire que l'on puisse prendre la décision de discontinuer le «Dominion» sans tenir compte des répercussions économiques et sociales sur les localités desservies par ce train. Cependant, c'est exactement ce qu'a fait la commission.

Vous poursuivez en citant l'adjoint du commissaire principal qui dit à la page 90 de son jugement:

> En formulant mon opinion, je n'ai pas tenu compte des répercussions économiques ou sociales sur les populations. A mon avis, ces considérations ne peuvent être retenues par la commission dans l'exercice de ses fonctions en vertu de la Loi des chemins de fer.

Cela, une fois de plus, est en opposition directe du cas présenté par le Pacifique-Canadien et je me demande, encore une fois, si la vérité ne se trouverait pas à mi-chemin. Le résumé du mémoire du Pacifique-Canadien dit au paragraphe 16 de la page 5, dans un style télégraphique:

> Malgré une observation sérieuse des résultats, il n'apparaît pas que le développement économique ou social d'aucune localité ait souffert de la réduction du service des voyageurs.

Dans le mémoire complet, sous les articles traitant des commissaires de la commission des Transports, de la constitution de la commission, de la commission royale MacPherson et de sa constitution et des remarques de ces deux organismes, le Pacifique-Canadien exprime avec force l'avis que, se basant sur leurs recherches et leurs études, leur décision ne peut avoir aucun effet sur l'économie.

M. WRIGHT: J'étais à la Chambre des Communes il y a environ deux heures...

M. OLSON: Monsieur le président, sur une question de règlement, M. Sherman est maintenant en train de repasser les arguments avancés devant ce Comité par le Pacifique-Canadien et par M. Wright; je lui rappelle respectueusement que l'appréciation des contradictions apparentes entre ces arguments est du ressort de ce Comité qui y verra lors de l'étude de ces témoignages; cela est habituellement fait à huis clos une fois les témoins entendus.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Je crois votre objection bien fondée, monsieur Olson. Monsieur Sherman, je vous prie de vous en tenir au mémoire à l'étude et, si possible, d'éviter de comparer ce mémoire aux autres. Je préférerais que vous vous en teniez à la critique du contenu de ce mémoire.

En passant, j'ai sur ma liste les noms de M. Orlikow, M. Fawcett et M. Andras. Personne d'autre. Il est maintenant 5 h. 25 de l'après-midi, je me demande s'il sera nécessaire de siéger en soirée ou s'il nous est possible de compléter notre travail en fin d'après-midi. Je suis certain que les témoins aimeraient le savoir afin de voir aux détails de leur retour par chemin de fer ou autres. Il y a ici des représentants des compagnies de chemin de fer et des associations d'employés qui ont aussi des mémoires; je pense qu'ils devraient savoir combien de temps nous voulons encore siéger. Qu'en pensez-vous, monsieur Orlikow?

M. ORLIKOW: Monsieur le président, j'avais pensé pouvoir être relativement bref, mais je suis en désaccord sur tellement de points soulevés par M. Sherman, que je crois avoir besoin de mon heure entière.

Le PRÉSIDENT-SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Eh bien, continuons alors et quand nous approcherons de 6 heures, nous en reparlerons.

M. WRIGHT: Au sujet de la dernière observation faite par M. Sherman concernant les répercussions sur les localités, il y a environ deux heures j'étais assis dans la galerie de la Chambre des Communes réservée aux membres quand j'ai entendu un membre de ce Comité, M. McIntosh, je crois, demander pourquoi le Cabinet avait refusé de recevoir huit maires de l'ouest du Canada. Maintenant, je ne suis pas un de ces maires, mais je sais qu'il est évident que les maires de huit localités importantes de l'Ouest sont suffisamment avertis pour savoir si leurs localités ont eu à souffrir. Ainsi, quand vous me demandez d'expliquer le désaccord antre le point de vue du Pacifique-Canadien et celui de C.L.R.E.A., il est fort possible que ces maires pourraient vous éclairer.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Je puis assurer au témoin que nous nous proposons d'entendre les maires au cours de nos audiences, ainsi nous pourrons les questionner à loisir le moment venu.

Veuillez continuer, monsieur Sherman.

M. SHERMAN: J'avais compris qu'ils devaient comparaître devant nous et après la question de règlement soulevée par M. Olson, je vais modifier ma dernière question, si vous le permettez, monsieur Wright.

Dans quelle mesure votre organisme a-t-il étudié l'impact économique que la décision du Pacifique-Canadien a provoqué ou provoquera sur les petites localités desservies par le chemin de fer dans l'ouest du Canada; est-ce votre intention de continuer à en surveiller les effets sur l'économie, à surveiller la situation?

M. WRIGHT: Les organismes que je représente n'ont fait aucune étude des répercussions sociales ou économiques; mais ce qui m'a étonné c'est ce qu'a dit l'adjoint du commissaire principal et je cite:

> En formulant mon opinion, je n'ai pas tenu compte des répercussions économiques ou sociales sur les populations. A mon avis, ces considérations ne peuvent être retenues par la commission dans l'exercice de ses fonctions en vertu de la Loi des chemins de fer.

C'est ce qu'a dit M. Griffin, l'adjoint du commissaire principal et la majorité des membres de la commission semblent partager cette opinion. Je sais aussi que dans un certain nombre de municipalités on est d'avis qu'il y a réellement eu des répercussions et ce qui me semble un peu hypocrite, je puis aussi bien le dire le plus crûment possible, c'est que si les répercussions économiques et sociales ne concernaient pas les membres de la commission, pourquoi ont-ils pris la peine d'écouter ces gens? Pourquoi ont-ils pris la peine d'en accepter des mémoires? C'est pour cette raison que j'ai dit qu'il était évident qu'ils regardaient ces gens les yeux fermés. Je ne puis comprendre que l'on puisse prendre une telle décision sans s'inquiéter des conséquences possibles.

M. SHERMAN: J'ai presque fini, monsieur Wright, je reviens aux allusions faites dans votre mémoire au sujet d'un nouveau matériel de chemin de fer compliqué et des progrès technologiques. M. Tolmie, je crois, vous avait demandé plus tôt aujourd'hui comment on pouvait obtenir ce genre d'équipement pour le Canada. Encore une fois, l'attitude du Pacifique-Canadien est bien connue de tous ici, il est dit dans leur mémoire que jusqu'à ce que les gouvernements puissent absorber et soutenir les dépenses nécessaires à l'installation d'un équipement du genre dont nous avons parlé...

M. WRIGHT: Là encore, c'est une question d'opinion. Il est bien clair que le Pacifique-Canadien adopte une attitude sceptique au sujet du transport des voyageurs et au sujet du programme des chemins de fer nationaux, en particulier. Il est évident que les représentants des chemins de fer nationaux sont en désaccord non seulement avec moi, ce qui n'a aucune importance, parce que je compte peu dans tout cela, n'étant ici qu'à titre d'aviseur d'un proupe d'associations reliées aux chemins de fer, mais aussi avec le Pacifique-Canadien. Nous sommes aussi bien d'être très francs à ce sujet. A titre de protecteurs de l'intérêt public, vous devez sûrement être inquiets, il est impossible que vous ne le soyez pas, en face du fait que si le Pacifique-Canadien arrive à ses fins et si le service des voyageurs est aussi peu rentable que le prétend le Pacifique-Canadien, le fardeau devra être porté exclusivement par les chemins de fer nationaux.

M. KELLY: Me permettez-vous un commentaire? Vous insinuez qu'ils auraient pu l'entreprendre eux-mêmes. En lisant le témoignage de M. Crump, la

question de cette voie élevée réapparaît à la page 19 du compte rendu du premier jour et il attire l'attention sur ce train de l'avenir; il dit qu'on utilise toujours une voie élevée. Je crois que cela venait des illustrations parues dans la presse canadienne où l'on parlait de la possibilité d'avoir de tels trains entre Montréal et Toronto. Ces trains que projettent d'utiliser les chemins de fer nationaux entre Montréal et Toronto sont fabriqués par la compagnie *United Aircraft* et ne sont pas en voie élevée; ils utiliseront les voies ferrées existantes. M. Crump saute un paragraphe et dit qu'il est convaincu que les sommes considérables exigées pour ce genre de matériel dépassent les ressources de n'importe quelle compagnie ordinaire et que, si cela devait être fait, on ne le pourra qu'avec l'aide du gouvernement. En passant, il y a quelques jours, j'ai appris que les chemins de fer nationaux du Japon projettent d'étendre la voie de Takata à 300 milles au delà d'Osaka et le coût estimatif actuel est 1,300,000,000 de dollars. Je sais peu de chose de la voie ferrée de Takata, mais je crois qu'elle est sur un terre-plein élevé et fonctionne à l'électricité. Avec les progrès actuels de la technologie, il n'en coûterait pas 1,300,000,000 de dollars pour la voie projetée entre Toronto et Montréal.

M. ROCK: Puis-je poser une question? Était-ce là la question demandée au sujet de la ligne japonaise?

• (5.30 p.m.)

M. KELLY: Non, je crois qu'elle provient du mémoire du P.C.

M. Wright: On trouve cela dans le mémoire original.

M. SHERMAN: J'ai terminé mes questions, mais je voudrais ajouter que j'endosse l'attitude de M. McIntosh au sujet des points que vous avez soulevés à la page 21 de votre mémoire. Au risque de paraître présomptueux, monsieur, je pense que vous avez fait une allusion inconsidérée en disant qu'à votre avis, le P.C. dépensait notre argent au lieu du sien. Je crois bien, qu'à part quelques membres, votre point de vue à ce sujet obtiendra peu de support de ce Comité. Je partage l'opinion exprimée par M. McIntosh à ce sujet. J'aimerais que cela soit mentionné au procès-verbal.

J'ai maintenant terminé mes questions pour le moment, monsieur le président.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, par ses questions, M. Sherman semble voir une confrontation entre le Pacifique-Canadien et les associations représentées par M. Wright. M. Wright à indiqué que les maires de huit villes de l'ouest du Canada viendraient ici exprimer des opinions qui seront certainement peu en accord avec l'attitude du P.C. Je me demande, monsieur Wright, si vous pourriez nous dire quels sont les autres gouvernements ou les autres organismes qui ont exposé devant les membres de la Commission des Transports leur désaccord à la requête du P.C. de discontinuer le «Dominion»?

M. WRIGHT: Parmi ceux qui ont comparu devant les membres de la Commission des Transports, quelques-uns n'étaient pas carrément opposés à la disparition du «Dominion»; je tiens à être exact sur ce point. Ceux qui étaient opposés d'une manière ou de l'autre étaient les gouvernements des provinces du Manitoba et de l'Alberta, la ville de Winnipeg, la ville de Moose Jaw, la province de la Saskatchewan, la Colombie-Britannique, la ville de Grenfell, la municipalité d'Elcato, la ville de Fort William, la ville de Brandon et la

Chambre de commerce de Brandon, la fédération du travail de l'Alberta, la ville de Medicine Hat, la Chambre de commerce de Moose Jaw, la ville de Coronach, la municipalité de Hartbuck, Port Arthur et Fort William, les associations libérales des comtés de Port Arthur et de Fort William; je ne veux pas faire de la politique ici, mais elles étaient là, la Chambre de commerce de Terrace Bay, la Chambre de commerce de la région de Chapleau et de la municipalité de Chapleau, la Chambre de commerce et la ville de Sault-Sainte-Marie, la municipalité de Wallace, la circonscription fédérale de Medicine Hat, la ville de Kenora, la ville de Keewatin, North Bay, les villes de Calgary et de Regina et le village Consul.

M. ORLIKOW: Est-ce que tout cela est survenu avant les audiences tenues par la Commission des transports?

M. WRIGHT: Non, ce sont les organismes qui ont comparu devant la Commission des transports pour s'opposer à la requête du P.C.

M. ORLIKOW: J'avais cru que M. Sherman était d'avis que la question avait été définitivement réglée par la décision de la Commission des transports. Monsieur Wright, pourriez-vous nous dire, si vous le pouvez, si des gouvernements provinciaux, par exemple, désireraient faire d'autres représentations en plus de ces huit maires qui veulent se faire entendre devant ce Comité?

M. WRIGHT: Oui, quatre autres pétitions ont été présentées. Je réponds de mémoire; j'espère ne pas faire erreur. Je ne parle que de ceux que je connais et dont j'ai vu les pétitions. Les provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont envoyé des pétitions au Gouverneur en conseil en appel contre la décision de la Commission des transports.

M. SHERMAN: Monsieur le président, c'est une question de règlement. Monsieur Orlikow, puis-je dire ceci? Je crois avoir au cours d'audiences antérieures tenté de questionner les représentants du P.C. d'une façon aussi serrée que je l'avais fait lors de l'interrogatoire des représentants du C.R.L.E.A. Je crois que vous sautez aux conclusions quand vous affirmez que j'avais admis que nous étions devant un fait accompli.

M. ORLIKOW: Je ne suis pas ici pour jeter le blâme à M. Sherman. Je ne crois pas que ce soit le but de ce Comité. Quiconque lira le compte rendu des témoignages de la journée pourra en tirer les conclusions qu'il voudra. Tout ce que je désire, c'est consigner au procès-verbal qu'en dépit du fait que la Commission des transports a rendu jugement, il reste encore plusieurs organismes représentant des villes, des provinces, des Chambres de commerce, ainsi que des associations de fermiers et des unions ouvrières qui s'opposent à cette décision.

M. WRIGHT: Le P.-C. dans son mémoire et plusieurs membres de ce Comité ont souvent mentionné le rapport de la commission MacPherson et les recommandations qu'on y trouve; on semble y voir un appui sérieux à l'attitude du P.C. Je me demande s'il n'est pas plutôt exact que la commission MacPherson a fait toute une série de recommandations qui devraient être introduites dans la législation sur le transport des voyageurs.

M. WRIGHT: C'est vrai.

M. ORLIKOW: En fait, à la dernière session, le Gouvernement a présenté un projet de loi en ce sens.

M. WRIGHT: Oui, le bill C-120, je crois.

M. ORLIKOW: Qu'est-il advenu de ce bill?

M. WRIGHT: Vous êtes certainement mieux placé que moi pour le savoir. Il n'est pas encore dans les statuts. Je sais que le bill a été retiré par le ministre des Transports.

M. OLSON: Monsieur le président, j'ai une question de règlement. Je crois que toutes les questions demandées par M. Orlikow jusqu'à maintenant apparaissent déjà au compte rendu. Vraiment, nous devrions plutôt chercher autre chose ou au moins le point de vue de M. Wright, plutôt que de lui demander de répéter des choses déjà connues.

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Je suis bien certain que si je cherchais bien, je me rappellerais d'autres répétitions de questions aux témoins. Il nous faudra oublier cela, autrement nous n'en finirons plus.

M. ORLIKOW: Je voulais demander une autre question concernant la commission MacPherson. Cette question de la réduction graduelle des services ferroviaires n'est-elle pas liée à tout le problème des subventions à répartir sur un certain nombre d'années?

M. WRIGHT: C'est exact. Tout cela est partie intégrante d'une planification.

M. ORLIKOW: Les chemins de fer, le P.-C. inclus, ne reçoivent-ils plus de subventions?

M. WRIGHT: Je crois que c'est un fait notoire.

M. ORLIKOW: Je voudrais poser une question à M. Wright, M. Kelly ou M. Gibbons pourraient peut-être aussi y répondre. M. Wright a dit que le moral des employés du P.C. était à son point le plus bas. Je pense qu'il a usé d'un langage très prudent et très modéré. Il a certainement été plus modéré que le ton des lettres que j'ai reçues.

Je me demande s'il pourrait nous en donner la raison. Est-ce uniquement dû à la discontinuation du «Dominion»?

M. KELLY: Je crois qu'il y a d'autres raisons. Je me demande si cela est pertinent, mais je sais que le retrait de ce convoi de voyageurs a été très démoralisant pour les employés, d'autant plus quand ils voyaient leurs confrères d'une autre société ferroviaire, les chemins de fer nationaux, bénéficier d'un service accru et de plus nombreuses opportunités de travail. Les employés du Pacifique-Canadien ont toujours été fiers du travail qu'ils faisaient, tout particulièrement au service des voyageurs; ils en étaient orgueilleux et la compagnie soutenait cette attitude. Ils ont été les pionniers du transport des voyageurs. C'est démoralisant pour ces employés. Si cela était devenu inévitable ou un fait accompli, comme l'a dit quelqu'un, cela serait peut-être accepté plus facilement, mais quand ils voient leurs voisins devant une activité croissante et des possibilités d'emploi plus avantageuses, alors c'est très démoralisant. Je ne pourrais exagérer le choc ainsi causé.

M. ORLIKOW: Pourrais-je vous demander, monsieur Kelly, si la réduction du service des voyageurs, du «Dominion» entre autres, a eu quelque effet sur les privilèges habituels comme le droit des employés du P.-C. d'obtenir des passes?

M. KELLY: Cette question des passes est réellement un problème. Ils croient que cela était partie des conditions de travail depuis des années, que cela était une certaine forme de compensation. Ils voient maintenant ce privilège en voie de disparition. Ils considèrent cela comme étant une réduction du salaire.

M. ORLIKOW: Les employés des chemins de fer nationaux ont-ils droit d'obtenir des passes?

M. KELLY: Oui. Si je comprends bien cette question des passes, elles se limitent aux lits du haut et ils ne peuvent jamais en obtenir. Tout est réservé sur le «Canadian». Cependant, il y a d'autres trains que le «Canadian». Par exemple, quand le P.-C. a discontinué le service des voyageurs de Toronto à Montréal et de Toronto à Ottawa, il y avait à Smith Falls un grand nombre d'employés qui n'avaient aucune passe. Cela a amené une situation pénible.

M. ORLIKOW: En réalité, quand le service est interrompu, le privilège des passes disparaît; les employés croient qu'en fait c'est une réduction de salaire.

M. KELLY: C'est ce qu'ils croient.

M. ORLIKOW: Il n'a jamais été question de passes au cours des négociations, n'est-ce pas?

M. KELLY: Il n'y a jamais eu de négociations à ce sujet, mais si je me souviens bien, au cours de certaines négociations, le Pacifique-Canadien a souligné que c'était là un des bénéfices accordés aux employés.

M. ORLIKOW: M. Wright voudrait-il commenter cette partie du mémoire du Pacifique-Canadien, j'ai ce mémoire ici devant moi, où il est dit qu'il n'y a pas à redouter de répercussions sérieuses sociales ou économiques à la suite de la discontinuation du «Dominion». Cela aura certainement de sérieux effets sur l'emploi.

M. WRIGHT: Oui, j'aimerais bien savoir quelles études ont été faites par le Pacifique-Canadien avant d'en arriver à cette conclusion. J'aimerais bien savoir en quoi ont consisté ces études et ce qu'on a fait pour déterminer quelles seraient les répercussions économiques et sociales. Ils ne vous l'ont pas dit, ils n'ont fait qu'affirmer, sans gêne, qu'ils ne prévoyaient pas de mauvais effets; et, vous le savez, vous n'en saurez rien si vous ne cherchez pas.

M. ORLIKOW: Vous parlez des inconvénients causés par la discontinuation du «Dominion»?

M. WRIGHT: Oui. Vous savez, il y a de nombreux arrêts, il y a de nombreuses gares où arrêtait le «Dominion» et où le «Canadian» n'arrête pas. Le Pacifique-Canadien a annoncé qu'avec ce changement dans le service on arrêtera sur demande à ces gares jusqu'à maintenant desservies par le «Dominion». Ce n'est pas aussi simple que cela. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais on passe tout droit dans une localité, il n'y a pas de doute. Cela a des effets sur l'emploi, sur le chômage et les localités sont touchées. Si elles ne l'étaient pas, ces maires dont nous avons parlé et ces autres organismes ou corps publics qui ont comparu devant la Commission des Transports n'auraient pas fait toutes ces dépenses, ni pris le temps nécessaire et accepté le trouble de comparaître.

M. CARTER: Monsieur le président, sur une question de privilège, puis-je faire remarquer que nous avons à peine le quorum et que je dois partir dans quelques minutes. Alors, si nous ne pouvons pas terminer bientôt et si nous devons revenir pour une autre séance ce soir, nous pourrions peut-être ajourner un peu plus tôt ou bien il faudra trouver un remplaçant si vous désirez continuer.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Comme vous le savez, le règlement exige que nous soyons constamment en nombre. Il est 6 heures moins 10. Il semble, monsieur Carter, que nous devrons tenir une séance ce soir, pour permettre à certains membres du Comité de poser des questions aux témoins. Le Comité agira à sa guise, mais si les membres s'en vont, je devrai noter qu'il n'y a pas de quorum, ce qui mettra fin à la séance. Peut-être pourrions-nous attendre que M. Orlikow ait fini de poser ses questions.

M. ORLIKOW: Si nous ne pouvons en finir cet après-midi, monsieur le président, il est inutile à mon sens d'attendre jusqu'à 6 heures. Nous pourrions lever maintenant la séance et la reprendre à 8 heures.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Y a-t-il d'autres propositions au sujet de l'audition des témoins qui restent à entendre aujourd'hui. Monsieur Fawcett, vous avez l'air de vouloir dire quelque chose là-dessus. Il reste encore 2 ou 3 membres qui doivent parler. M. Orlikow a quelques autres questions à poser et M. Andras en a aussi quelques-unes.

M. ORLIKOW: Je propose de lever la séance immédiatement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Deachman*): Y a-t-il quelque avis contraire à cette proposition?

La proposition est approuvée.

Le PRÉSIDENT SUPLÉANT (*M. Deachman*): Nous reprendrons la séance à 8 heures.

SÉANCE DU SOIR

(Délibérations enregistrées par appareil électronique.)

Le JEUDI 17 mars

• (8.20 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre. Monsieur Orlikow, vous pouvez continuer de parler.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, je serai très court. Je veux essayer d'en revenir à discuter avec M. Wright une question qui a déjà fait l'objet d'un débat entre plusieurs membres, celle du contrat conclu entre le Pacifique-Canadien et le gouvernement fédéral. A votre avis, sauf erreur, le premier n'a pas jamais le droit de cesser d'exploiter un train donné: aux termes du contrat, suivant vous, les deux parties devraient débattre toute modification essentielle apportée à l'exploitation ferroviaire.

M. WRIGHT: Oui, je crois que c'est la seule façon d'agir intelligente. Mais si l'une des parties s'arroge le droit d'action unilatérale, elle s'expose de ce fait à toutes les vicissitudes de la fortune.

M. ORLIKOW: J'ai fini, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fawcett?

M. FAWCETT: J'aurais dû dire d'avance que je n'en aurais que pour 2 ou 3 minutes. J'ai deux questions à poser, qui ont été maintes et maintes fois débattues, si bien que je n'ai pas besoin de les approfondir. Je me demande seulement si M. Wright se souvient des déclarations de M. Sinclair ou s'il les a lues au compte rendu, savoir que les frais de déblayage et d'étendage par chasse-neige ne sont pas inclus parmi les frais variables, au poste de l'entretien

de la voie ferrée. Ce sont des frais constants, non compris dans le montant de $1,932,657 prévu sous cette rubrique. Le saviez-vous, monsieur Wright?

M. WRIGHT: A dire la vérité, non.

M. FAWCETT: J'estime que c'est là un trop gros montant, ce qui me pousse à croire que certains de ces frais sont vraiment exorbitants. Je vois que deux autres postes sont indiqués ici. Ils se rapportent aux frais de rotonde, pour $221,757, et aux frais de réparations de locomotives, pour bien plus d'un million de dollars. Je ne m'explique pas d'aussi gros frais de rotonde, faits pour des locomotives qui roulent jour après jour, à ma connaissance.

M. WRIGHT: Ces frais peuvent se rapporter au gouvernement fédéral et lui être attribués spécifiquement?

M. FAWCETT: Oui, ce montant de $221,757 ne paraît pas du tout raisonnable et il est trop élevé, car les frais de réparations de locomotives sont indiqués plus bas dans un poste distinct. J'aimerais présenter une seule observation de plus. Il ne s'agit pas d'une question, mais d'une observation, et je n'y consacrerai que peu de temps. En effet, M. Donald Gordon, dans un communiqué de presse publié hier, a déclaré que le nombre des voyageurs (ou passagers) transportés sur le trajet Montréal-Toronto est supérieur de 20 p. 100 à ce qu'il était quand l'exploitation du train Montréal-Toronto était répartie entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien.

Ce renseignement ne concorde pas, semble-t-il, avec ce qu'on nous a dit et répété, savoir, que le taux de transport des voyageurs est en baisse, sans compter que, relativement au National-Canadien, ce taux est supérieur de 14 p. 100 à celui de 1965. Il en ressort que les déclarations de M. Sinclair sur la diminution du nombre des voyageurs ne sont pas tout à fait correctes.

Je me demandais si M. Kelly pourrait répondre à une question relative à la déclaration de M. Sinclair suivant laquelle, au cours des mois d'affluence, 8 places sur 10 seulement étaient prises sur le *Canadian*. Voici quelle est ma raison. Au cours de l'été dernier, pendant près de 8 mois, j'ai travaillé sur un train transcontinental qui, à mon avis, pendant les neuf dixièmes du temps, était surchargé, encombré, au point que certains voyageurs, de fait, ne pouvaient pas se caser. M. Kelly a-t-il jamais causé avec des conducteurs de trains du Pacifique-Canadien roulant sur la voie transcontinentale, au cours des mois d'affluence? Leur a-t-il demandé leur avis sur l'occupation des huit dixièmes des places? Croyez-vous que ce taux soit corroboré par les faits, ou non?

M. KELLY: Je ne veux certainement pas soutenir que ces chiffres sont incorrects. Mais s'il en était bien ainsi, j'en viendrais à conclure que la méthode de la réservation est partiellement en faute, car nous avons reçu bien des plaintes de gens qui avaient essayé de retenir des places pendant 4 ou 6 semaines d'avance. Et si 80 p. 100 seulement des places sont occupées, il faut qu'il y ait quelque chose qui cloche dans la méthode de la réservation, celle des listes d'attente, ou donne-t-on suite aux demandes des gens dont les noms sont mis en liste, car il est bien connu qu'aux périodes d'affluence, certaines personnes aimeraient faire un voyage en train dans la semaine. Il arrive alors qu'on leur réponde: «Nous n'avons pas de place vacante pour 4 semaines.» La plupart des gens le savent, et c'est la seule raison que je puisse trouver pour m'expliquer ce taux de 80 p. 100, s'il est correct.

M. FAWCETT: Oui, comme je l'ai dit, la raison pour laquelle j'ai soulevé cette question, ce sont les constatations faites par moi sur l'exploitation du National-Canadien et sur celle du Pacifique-Canadien, qui lui est sans doute presque semblable. Je crois que tout ce que je pourrais ajouter serait une simple répétition des témoignages précédents. Monsieur le président, voulez-vous appeler un autre témoin?

Le PRÉSIDENT: Très bien. Monsieur Andras?

M. ANDRAS: Oui monsieur le président. Monsieur Wright, je ne suis pas un avocat. Mais au cours de cet après-midi et des séances précédentes, nous avons parlé de l'obligation contractuelle à laquelle le Pacifique-Canadien est tenu en vertu de la convention de 1881. N'étant pas un avocat, je ne poserai pas la question de se soucier de savoir si, oui ou non, cette convention est valide ou invalide ou quoi d'autre. Je ne doute pas du tout qu'une convention est intervenue entre les deux parties, incontestable devant les tribunaux ou d'une autre façon. Mais quand on en vient à la difficulté réelle, celle que le Comité doit résoudre sans émotion ni parti pris, sans préjugé ni influence politique ou quelle que soit l'appellation, il nous faut décider quelle est la marche à suivre appropriée, qui à mes yeux semble se réduire à un certain degré d'à-propos, un certain degré de services rendus, nécessaires au bien de la nation.

A mon sens, il est certain que le «Canadian» est indispensable pour assurer la continuation du service des trains transcontinentaux, pour l'avenir prévisible, peut-être tant que nous vivrons, je ne sais pas. Je crois que la cessation de l'exploitation du «Dominion» a causé des privations dans certaines régions, par exemple, comme je l'ai déclaré au Pacifique-Canadien, dans mon pays natal, le Nord-Ouest de l'Ontario, à cause de la faible densité de sa population et d'autres facteurs.

A la page 35 de votre exposé, (comme on l'a déjà rappelé), vous recommandez très énergiquement qu'on enjoigne au Pacifique-Canadien de reprendre l'exploitation du «Dominion» comme étant «un train de voyageurs transcontinental muni de tout le nécessaire, et dont on a parlé au long à la suite d'une question posée aujourd'hui». Vous voulez dire qu'un train complet se compose de quartiers pour dormir et pour manger, etc. Il nous incombe d'arriver finalement à une conclusion, qu'elle soit rédigée en termes juridiques ou autres, mais sans s'embarrasser de subtilités juridiques. A titre de Comité ou de députés ou de ce vous voudrez d'autre, nous ne pouvons nous risquer trop à conseiller à accorder de trop grands services, considérés, aux termes du Pacifique-Canadien, comme une erreur de répartition (*misallocation*) de ressources. Nous ne pouvons pas davantage verser dans l'excès contraire. En fin de compte, il nous faut trouver un moyen terme, peu importe comment nous l'exposons.

S'agit-il du «Canadian» et du «Dominion», ou du «Canadian» seulement, et pourquoi? Plus exactement, suivant vous, il est nécessaire de réglementer les moyens de transport sur le plan national: une décision de ce genre aurait dû être prise à la lumière des réalités actuelles. Pour quelle raison précise estimez-vous que le «Dominion» devrait être ajouté au «Canadian»? Quelles raisons probantes pouvez-vous fournir pour justifier la remise en service du «Dominion»?

M. WRIGHT: La première, c'est que je suis convaincu qu'on vous a présenté les tristes expériences faites à propos du «Dominion», sous une forme énigmatique. N'oubliez pas que la période 1960-1966 ne suffit pas à fournir une base pour savoir si oui ou non la prétendue «demande effective» aurait été forte ou payante en ce qui concerne le «Dominion». Depuis 1960, le «Dominion» et le «Canadian» n'ont fait la traversée du continent, en été, que pendant environ 2 mois de l'année. Devant un tel fait accompli, on comprend fort bien qu'on tende naturellement et normalement à dire: «Si une telle situation dure depuis 5 ou 6 ans, pourquoi s'en mêler et s'en inquiéter maintenant?». Sans paroles creuses de ma part, je l'espère, je soutiens devant vous que l'affaire a été soigneusement fixée d'avance et projetée par le Pacifique-Canadien, afin de ruiner délibéré-

ment l'exploitation du «Dominion» et de pouvoir vous présenter un fait accompli, comme on l'a fait aujourd'hui.

M. ANDRAS: Qu'en est-il de votre approbation du plan dit d'épargnes sur le prix des tickets, dressé peu de temps avant cette réduction des trajets du «Dominion», et visant à recruter le plus grand nombre possible de clients?

M. WRIGHT: En mentionnant ce plan, on veut parler seulement d'un plan expérimental lancé une année ou deux avant 1960, propablement pas avant 1958, si je me souviens bien. A mon avis, le Pacifique-Canadien ne s'est pas soucié de faire en sorte que l'essai réussisse, et il a fait en sorte que l'exploitation du «Dominion» aboutisse à un échec. Le genre de plan offert à un client éventuel importe vraiment peu quand les commodités des trains transcontinentaux sont misérables. J'avoue que nous en sommes venus à tourner un peu en rond, mais telle est la situation à laquelle la société a été acculée.

Vous faites ressortir un argument qui, je le reconnais, n'est pas sans valeur. Celui que je cherche à faire ressortir ici, c'est que le Comité et le Parlement devraient prendre le temps voulu pour examiner la situation. Une fois que le service d'un train a été supprimé, on ne peut pas le rétablir. De plus, à notre époque où les techniques font des progrès rapides, il serait fort difficile de rétablir le service du «Dominion» si, dans un ou deux ans, il était manifestement prouvé que l'intérêt public le demande. Veuillez seulement faire attention à la direction dans laquelle nous marchons. N'oublions pas que le système canadien des transports est arrangé sur le plan horizontal, non sur le plan vertical comme aux États-Unis. A mon avis, bornons-nous à étudier quelle est la demande, en réalistes et non de la façon irréelle qui a été celle du Pacifique-Canadien à votre égard. Je le répète: j'ai eu de la peine à comprendre comment la Commission des transports a interprété la situation quand, le 1er septembre 1965, elle a enjoint au Pacifique-Canadien de continuer d'exploiter, jusqu'à ordonnance contraire de sa part, le service actuel des voyageurs fourni par le «Dominion». L'ordonnance ne prévoit que la continuation du service qui était en vigueur le 1er septembre. Mais au point de vue pratique, celui de la permission accordée au Pacifique-Canadien de réduire les trajets du «Dominion» entre la date de l'ordonnance et celle de la première audition des témoins, on est arrivé à offrir au public un semblant d'argumentation sans valeur, en vertu de laquelle la contestation ne se rapporterait qu'à une locomotive à diesels et à deux wagons de voyageurs. Tels sont par malheur, si j'ose dire ainsi, la base et le fond de la question.

M. ANDRAS: Eh bien, pour en revenir à votre argumentation contre les pertes signalées par le Pacifique-Canadien dans son mémoire et ses autres exposés, ai-je raison de penser qu'à votre idée, en premier lieu, la méthode de l'analyse rétrogressive des prix de revient, etc., pourrait être une sorte de licence poétique, et qu'une méthode différente d'analyse de ces prix réduirait de beaucoup le chiffre des pertes ou même donnerait des recettes moyennes, car je suis sûr que nous n'avons pas affaire à des gens stupides. S'il y a quelque écart entre ces chiffres, par lesquels on vise à un but précis, il y a moyen de le diminuer. Vous croyez que le Pacifique-Canadien fait état de ces chiffres dans le seul but de grossir ses recettes le plus possible. En d'autres termes, même si les pertes étaient moindres et si la société faisait de légères recettes, elle préférerait

supprimer l'exploitation du «Dominion» pour en entreprendre une autre, plus payante. Serait-elle justifiée à produire un état des pertes gonflé?

M. WRIGHT: Oui, je maintiens que les frais variables ne donnent pas du tout une idée réelle de l'ensemble des frais. Les pertes dont il est question ne comprennent pas des pertes faites par le Pacifique-Canadien. Il y a là, aux termes du professeur Berge, un méli-mélo de chiffres par lequel ces pertes ne doivent pas être confondues avec le genre de pertes que l'un ou l'autre des membres du Comité, en qualité d'homme d'affaires, reconnaîtrait comme telles dans son commerce, qu'il soit grand ou petit. Vous savez être en face d'une perte et dont le montant s'élève à un certain nombre de dollars. Mais cette façon de porter ces pertes, ou plutôt ces frais variables, au poste du train «Dominion» ne procède certes pas d'un esprit scientifique. C'est pourquoi j'ai déposé aux mains du Comité cette pièce à l'appui qu'est la déclaration du professeur Berge.

Puisque vous avez amené la question de l'élaboration de projets graduels à faire à l'avenir, j'ai l'honneur d'informer le Comité qu'il devrait tout d'abord s'assurer si oui ou non la société a subi des pertes du fait de l'exploitation du «Dominion» et, si oui, en constater le montant. Si vous constatiez que ces pertes sont de l'ordre de $1,000,000 à $1,500,000, au lieu d'être, comme on l'a prétendu, de près de $9,600,000, je suppose que ce fait modifierait quelque peu vos pensées, d'autant plus que la société fait preuve d'un manque complet d'habileté pour augmenter le nombre de tickets vendus aux voyageurs.

M. ANDRAS: Messieurs Kelly et Wright, vous avez tous deux fait ressortir qu'il faut reconnaître que les frais entraînés par les syndicats font partie de l'affaire, qu'ils doivent en faire partie. Il ne serait pas réaliste de ne pas le reconnaître. Vous rendriez justice à la manière de voir des syndicats, à cet égard, si au cours de négociations réelles, vous conveniez de reconnaître qu'un changement d'esprit s'impose. Il s'agit vraiment, d'une façon générale, des difficultés qu'entraîne l'automatisation, n'est-ce pas? C'est le problème auquel se heurtent bien des industries, l'industrie ferroviaire et d'autres. Le Pacifique-Canadien a-t-il jamais discuté avec les dirigeants des différents syndicats en cause en disant: «Voici quel est notre programme progressif. Nous nous rendons compte qu'un tel programme entraîne l'automatisation, qu'à un stade donné il faudra peut-être réduire le nombre de certains emplois et peut-être augmenter le nombre de certains autres, plus tard.» Les syndicats vous ont-ils jamais donné la chance d'exposer un tel programme, loin de l'échauffement auquel donne lieu les pourparlers relatifs aux contrats?

M. WRIGHT: Je suis sûr que M. Kelly serait disposé à répondre à ces questions. Vous avez trouvé une question de la plus haute importance au sujet de laquelle M. Kelly a des opinions bien arrêtées. Je suis sûr qu'il aimerait cela, comme j'aurais aimé le faire moi-même. Allez-y, monsieur Kelly.

M. KELLY: Vous avez demandé si ces gens ont jamais discuté avec nous et nous ont renseigné d'avance sur l'élaboration de leurs plans et sur ce qui pourra arriver à l'avenir. Je répondrai nettement que non, non durant le temps où le contrat est arrêté ou pendant qu'on négocie librement. Nous avons consacré des mois à étudier précisément ce sujet devant une autre commission récente, la Commission d'enquête industrielle Freedman, et nous avons conseillé fortement aux sociétés ferroviaires de siéger et de traiter de ces questions, d'exposer librement leurs programmes à long terme—qu'ils se rapportent aux marchandises, aux voyageurs ou à ce que vous voudrez—et de nous laisser venir à bout de ces difficultés. Comme vous le constaterez, je crois, la façon de procéder du syndicat a toujours consisté à siéger et à négocier. Celle de la société, jusqu'ici, a consisté à apporter des innovations pendant la période où le contrat est arrêté, et à se consoler à la pensée de ce qu'on appelle la théorie des droits de la

direction, celle de fermer la bouche au syndicat en la matière. Aux dernières nouvelles à cet égard, en vertu du rapport de la Commission Freedman, cette façon de procéder est entièrement fausse. M. Freedman a conseillé de la modifier, même en allant jusqu'à dire qu'à défaut d'une modification, on ne devrait pas légiférer; on devrait modifier la loi I.R.B.I.

Nous serions certainement disposés à siéger n'importe quand, mais je dois répondre à votre question qu'on n'a jamais, jamais procédé de cette manière à notre égard.

M. ANDRAS: Puis-je demander un supplément . . .

Le PRÉSIDENT: Monsieur Andras, excusez-moi.

M. CANTELON: Je me demande, monsieur Kelly, si vous préféreriez rendre votre réseau ferré de transport des voyageurs, entièrement automatique, au lieu de le supprimer?

M. KELLY: Comme vous le savez, je serai l'un des hommes chargés de traiter à l'avenir des contrats avec les syndicats de cheminots. Je ne tiens donc pas à faire de déclaration générale en ce sens. Mais rien n'empêchera de mettre au point des trains automatiques, s'ils doivent l'être. D'après mes observations personnelles, le bien public du pays exige qu'il y ait un tel service des trains plutôt qu'aucun service. Si la chose peut être accomplie sans danger, si l'intérêt public n'est pas mis en danger et si la sécurité publique ne crée pas de difficulté, il est certain que nous aimerions voir que les Canadiens disposent d'un service des transports moderne.

M. CANTELON: Oui, les cheminots eux aussi en retireraient certains avantages, car même dans le cas d'une automatisation complète, certains emplois se trouveraient créés de ce fait, la suppression des trains de passagers entraîne celle des emplois.

M. KELLY: C'est la vérité.

M. ANDRAS: Sur les vues que je cherchais à exposer, vous avez demandé . . .

M. KELLY: Je regrette . . .

M. ANDRAS: Non, c'est inutile. Votre question est parfaitement justifiée, car en plus du public, qui est l'élément le plus important en l'espèce, il y a trois participants à la solution du problème ou, si vous préférez, à l'affaire débattue: la société ferroviaire, le gouvernement et le syndicat. En fin de compte, il nous faudra bien envisager le fait de cette efficacité accrue, par quoi je n'entends pas simplement une augmentation des recettes. Mais je crois que, suivant vos propres termes, monsieur Wright, le Canada ne saurait continuer d'être évincé en matière de n'importe quels prix sur les marchés du monde entier. Vos paroles, monsieur Kelly, constituent un grand encouragement pour moi. Si l'on adoptait la même position au cours des négociations, et si l'autre partie écoutait et répondait avec un esprit aussi raisonnable, je crois qu'on arriverait à quelque chose en la matière. Je crois qu'une telle attitude constitue un élément fort important dans les situations auxquelles nous faisons face. Le coût sera moins élevé, même si les syndiqués, mis en face de la situation, s'irritent et protestent en disant qu'ils ne l'accepteront jamais. On aboutirait à une situation raisonnable et moins coûteuse que celle dans laquelle en est confronté par un fait accompli à une époque ultérieure. Je crois qu'en général nous avons fait beaucoup de chemin, ce qui me satisfait. Je voulais vous faire saisir ces observations.

M. KELLY: C'est très bien, monsieur Andras.

Le PRÉSIDENT: Madame Rideout, votre nom figurait sur ma liste. Désirez-vous toujours poser quelques questions?

Mme RIDEOUT: Non, je ne crois pas.

Le PRÉSIDENT: Ce sera donc le tour de M. Carter.

M. CARTER: Je n'en ai que pour une ou deux minutes. Le deuxième alinéa de la page 8 de votre mémoire, monsieur Wright, me pousse à croire qu'à votre avis la Commission des transports n'est pas revêtue de l'autorité ou du pouvoir voulu pour s'occuper d'une question de ce genre. Est-ce juste?

M. WRIGHT: Oui, c'est juste.

M. CARTER: Vous mentionnez la passivité de la Commission dans ces circonstances, elle qui, suivant vous, n'a pas fait un geste pour retenir le bras du Pacifique-Canadien quand ce dernier s'est mis à réduire l'exploitation du «Dominion». Est-ce à dire que la Commission n'utilise pas pleinement ses pouvoirs, ou qu'elle n'en a pas le droit en vertu de l'article de la loi sur les chemins de fer, mentionné par vous?

M. WRIGHT: Pas du tout. L'alinéa en question se rapporte à la passivité par laquelle la Commission des transports n'a pas fait observer sa propre ordonnance. Une règle essentielle veut que, même quand un tribunal délivre une ordonnance, cette dernière lie toute personne à laquelle elle s'étend, le tribunal inclus, jusqu'à ce que la Commission la modifie. Ce que je cherchais à faire ressortir dans ce texte, c'était que la Commission avait ordonné au Pacifique-Canadien de «continuer à assurer le service actuel des voyageurs, fourni par le «Dominion», tant que la Commission ne délivrera pas une ordonnance contraire». Si la société s'était conformée à cette ordonnance et si la Commission avait insisté pour la faire observer, la première n'aurait pas pu réduire l'exploitation du «Dominion» entre le 1er septembre, date de l'ordonnance, et le 7, date de ladite réduction. Mais comme la Commission n'a fait rien du tout pour veiller à l'application de son ordonnance, le public s'est imaginé de ce fait que cette lutte d'ordre national n'était réellement qu'une tempête dans un verre d'eau. Pourquoi se battre à propos d'un train minuscule, d'une sorte de brinquebalant tram à trolley de Toonerville? De fait, là n'était pas la question.

M. CARTER: Avez-vous quelque idée ou quelque opinion sur la raison pour laquelle la Commission s'est bornée à jouer un rôle passif?

M. WRIGHT: Je l'ignore, monsieur Carter. Je pourrais faire des conjectures là-dessus. Je ne veux pas vous forcer d'accepter les idées que j'ai à ce sujet. Il se peut que je me trompe. Je me borne à vous présenter les faits et de vous demander d'en tirer les conclusions que vous estimez raisonnables.

M. CARTER: Je cherche à comprendre si, à votre idée, cette manière de résoudre le problème provient de précédents établis, ou d'une interprétation des pouvoirs dont dispose la Commission en vertu de la loi, ou d'une interprétation de ses fonctions. Son attitude s'explique-t-elle par l'une ou l'autre de ces trois choses?

M. WRIGHT: Je crois que nous parlons de deux sujets différents, monsieur. Mon argumentation se rapportait, pour employer le terme judiciaire...

M. CARTER: Oui, simplement en l'occurrence...

M. WRIGHT: Je crois que votre sujet actuel, d'ordre plus général, est celui de l'autorité de la Commission. J'estime que cette autorité, telle qu'elle est prévue par l'article 315 de la loi, est inutilement restrictive. Cet article pourrait être légitime lorsqu'il est question d'abandonner quelque petit embranchement de trains de voyageurs, ou un service de trains d'abonnés dans une métropole,

mais certes pas quand il est question de supprimer un service transcontinental de trains de voyageurs. Je pense que l'intérêt public exige qu'on tienne compte de bien des considérations avant qu'on puisse prendre une décision bien pesée, et non suivre les étroits principes directeurs prévus par l'article 315.

M. CARTER: Votre mémoire m'induit à penser qu'il existe une différence d'opinions entre vous et la Commission, sur les fonctions de cette dernière. Par exemple, vous semblez indiquer que vous pensez que la Commission devrait avoir exécuté des études...

M. WRIGHT: Oui.

M. CARTER: ...sur les transports à l'avenir quant au volume possible de trafic, et ainsi de suite.

M. WRIGHT: Notamment en tenant compte des progrès qu'on fait faire actuellement aux techniques.

M. CARTER: Alors qu'aux yeux de la Commission, cela ne faisait pas partie de leurs fonctions, sauf erreur.

M. WRIGHT: Il est certain que la Commission a témoigné, par son attitude, qu'elle tenait compte de la chose. Elle n'a observé que les règles fort rigoureuses prévues par l'article de la Loi sur les chemins de fer, que j'ai mentionné. Elle a le droit de tenir compte, par exemple, des cas où une route est attenante à l'empire ferroviaire et où un chemin de fer fait concurrence à un autre, mais certes pas du cas où une voie ferrée transcontinentale s'étend de Montréal à Vancouver. Considérée dans le cadre général des voies de communication, cette exigence s'impose absolument.

M. CARTER: Je suppose que vous êtes convaincu que la Commission est autorisée à entreprendre les études précitées, si elle le peut.

M. WRIGHT: Je n'en suis guère sûr. En toute justice, je dénie qu'elle en ait le droit. Comme je l'ai fait valoir devant elle, la question à résoudre par vous est si vaste que je ne crois pas qu'elle ait jamais été saisie auparavant d'une demande d'abandon d'une voie transcontinentale de train de voyageurs. Mais j'ai dit que le problème était si essentiel, si important, si vaste, et à ramifications si nombreuses, que la Commission ne devrait pas s'en occuper maintenant, d'autant plus qu'elle n'était pas expressément autorisée à le faire. C'est là une décision de haute politique, qu'il appartient au Parlement de prendre.

M. CARTER: Serait-il juste de vous faire dire qu'il faudrait avoir un organisme un peu différent de la Commission actuelle, ou revêtu d'une autorité bien plus grande pour s'occuper de questions de ce genre?

M. WRIGHT: Je suis sûr que son autorité devrait être agrandie, mais non qu'elle ait besoin de plus nombreux moyens d'action. Il est si facile de détruire un réseau ferroviaire, et si difficile de le rétablir. C'est l'une des craintes qu'il convient de nourrir et, comme je l'ai écrit dans mon mémoire, c'est précisément elle que le président Johnson a exprimée.

M. CARTER: Avant que nous terminions la séance, monsieur le président, je voudrais être au clair sur une réponse que M. Wright a faite sauf erreur à M.

Andras, ou à quelqu'un d'autre, cet après-midi. Je crois que vous avez dit en même temps que le Pacifique-Canadien a déclassé le «Dominion», en le réduisant à une seule voiture, à la dimension d'un «Toonerville trolley», suivant vos termes, mais en augmentant le prix des places.

M. WRIGHT: C'est juste.

M. CARTER: Je crois que M. Sinclair nous a expliqué que, jusqu'à ce moment-là, les prix avaient été calculés en vertu du plan dit d'épargne du prix des places, prix qui, à l'en croire, était anormalement bas. Si bien que leur majoration devrait être plus sensible, je suppose. Pouvez-vous nous donner des faits ou des chiffres sur la majoration réelle?

M. WRIGHT: J'avais certains chiffres à ce sujet, mais je ne les ai pas en mains en ce moment. En rendant son arrêt, la Commission expose les écarts des prix du tarif. Je ne sais si je peux rapidement mettre la main dessus, mais je sais que ces prix sont bien mentionnés dans l'arrêt de la Commission, et qu'ils sont sensiblement plus élevés dans le cas du Pacifique-Canadien.

A la page 33 de son arrêt, la Commission examine la question du prix des places. Par malheur, monsieur, on y trouve les prix faits pour le Pacifique-Canadien à partir des 1er mai, 1er août et 1er octobre 1965, mais non ceux qui sont faits, à partir des mêmes dates, pour le Canadien-National. Je peux sans grand peine les obtenir pour vous.

M. CARTER: Cela importe peu, à mon avis. Je me demandais seulement si vous pouviez nous donner une idée de l'importance de la majoration des prix sur ceux qui sont prévus dans le plan dit d'épargne, et qui, sauf erreur, étaient en vigueur à la date du déclassement du «Dominion». Je demande seulement quels sont les prix des places du Pacifique-Canadien.

M. WRIGHT: Du Pacifique-Canadien seulement?

M. CARTER: Oui, en vertu du plan dit d'épargne du prix des places, et la date de la majoration des prix.

M. WRIGHT: Les seuls prix que j'aie sous la main se rapportent aux 1er mai, 1er août et 1er octobre 1965. Je crois que les deux premiers suffisent à nous donner une idée suffisante. Pour le trajet Montréal-St-Jean (N.-B.), le prix a passé de $19.70 à $22.89, pour le trajet Montréal-Sherbrooke, de $4.05 à $5.35, pour le trajet Montréal-Sudbury, de $15.85 à $19.75 sur l'un des deux trains, et de $16.35 à $20.25 sur l'autre. Pou le trajet Montréal-Vancouver, le prix est resté stationnaire à $51 au 1r mai et au 1er octobre, puis il a été abaissé à $43 le 1er octobre 1965.

M. CARTER: Ce prix réduit des places pour le trajet Montréal-Sudbury était-il en vigueur sous le plan dit d'épargne?

M. WRIGHT: Il faut que ce soit le prix des places sur le «Dominion». Il faut que la société ait mis en vigueur un prix réduit de voyage sur ce train. Je ne fais que le supposer, car même un tel prix, je crois, est trop cher pour les services rendus. On n'avait qu'à attendre. Je crois qu'en ce qui vous concerne—mais je regrette de n'avoir pas les chiffres sous la main—, vous seriez mieux éclairé si je vous fournissais les prix comparatifs des places sur les trajets précités; l'écart des prix entre le Pacifique-Canadien et le Canadien-National est renversant. Il semble qu'il en coûte infiniment moins de voyager sur ce dernier. Dans des circonstances normales, aucun de deux hommes d'affaires qui se font concurrence pour vendre le même produit ne pousse ses prix plus que son concurrent, à moins qu'il ne veuille se défaire de son commerce.

M. CARTER: Merci.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Olson, vous avez la parole.

M. OLSON: Je voudrais éclaircir un ou deux points, monsieur Wright. Comme représentant, porte-parole et conseil pour certains des syndicats de cheminots, je crois qu'il nous convient d'entendre le point de vue des hommes qui travaillent sur la scène ou de ceux qui travaillent directement à l'exploitation ferroviaire. Si vous ne voulez pas répondre, ou si vous n'avez pas causé avec ces syndiqués, il est évident que vous ne pouvez pas répondre à mes questions, mais je les poserai quand même.

Pourriez-vous ou voudriez-vous demander à certains de vos membres leur avis sur les points faibles et les difficultés inhérentes à la méthode de la réservation des places?

M. WRIGHT: Oui, certainement.

M. OLSON: Une fois ces renseignements recueillis, nous pourrions appeler l'un de vos syndiqués et, lors d'une audition subséquente, consigner son témoignage au compte rendu.

M. WRIGHT: Mais il se présente ici une difficulté, monsieur.

M. OLSON: Laquelle?

M. WRIGHT: Pour prouver ma thèse, je devrais produire un témoin, et ce témoin serait une victime offerte en sacrifice.

M. OLSON: Oui, j'espère qu'on trouvera quelque moyen d'obtenir les opinions des hommes qui travaillent sur les lieux, sans devoir offrir, comme vous dites, une victime en sacrifice.

M. WRIGHT: Voici la difficulté: si je vous fais une déclaration portant sur la méthode de réservation des places qui est celle du Pacifique-Canadien, ce dernier aurait tout à fait raison de me demander sur quelles preuves je m'appuie. La seule façon de m'en tirer serait de faire venir un ou plusieurs employés de la société et celle-ci les congédierait.

M. OLSON: Oui, je comprends et je saisis la difficulté, mais je suis sûr aussi que les membres du Comité aimeraient se renseigner là-dessus. Il leur serait avantageux, dirais-je, de connaître le point de vue de certains des hommes qui travaillent juste sur les lieux. Peut-être alors, sans donner maintenant une réponse affirmative, pourriez-vous y penser et chercher un moyen de faire en sorte que ces opinions sur certains de ces points faibles soient exprimées devant le Comité, sans qu'un cheminot risque de perdre son emploi.

M. WRIGHT: Je vous promets que nous étudierons la question avec le plus grand soin possible.

M. OLSON: Voici mon autre question: des privilèges accordés autrefois ont-ils jamais été inclus dans une convention collective conclue avec le Pacifique-Canadien?

M. WRIGHT: Je préfère que M. Kelly réponde à cette question.

M. OLSON: On l'a discutée, mais je voulais simplement poser une question à brûle-pourpoint à . . .

M. KELLY: Non, à mon su, ils n'ont jamais été insérés dans une convention collective.

M. OLSON: Le Pacifique-Canadien a-t-il jamais présenté ces privilèges passés en guise d'argument au cours des négociations collectives avec les employés?

M. KELLY: Si ma mémoire est fidèle, on les a mentionnés devant des commissions d'arbitrage et même en y fixant une valeur de dédommagement pour les employés.

M. OLSON: Merci, monsieur Kelly. D'après vous, en tant que porte-parole, ces hommes, dont la marche des trains dépend directement, sont-ils d'avis que la demande par les voyageurs pour les services de transport ferroviaire augmente ou diminue?

M. KELLY: Ils croient qu'il y a une augmentation de la demande bien qu'ils ne se basent pas nécessairement sur ce qu'ils ont constaté dans leurs propres trains, mais plutôt sur ce qu'ils peuvent déduire en causant avec leurs compagnons du Canadien-National de ce qui se passe dans leurs trains et du nombre de voyageurs qui s'en servent, par exemple dans les trains qui font la navette entre Ottawa et Montréal. Quand ils apprennent que le Canadien-National donne à ses chefs de train un entraînement spécial de quinze jours dans le but de leur enseigner à mieux servir le public et même qu'il paie ces gens pour les inciter à venir suivre cet entraînement, ils ont l'impression qu'il existe réellement une demande. Certains chefs de train font même des comparaisons entre les deux chemins de fer. Toutefois, ceux du Pacifique-Canadien ne pourraient arriver à une telle conclusion en se basant sur le nombre de voyageurs qui utilisent leurs propres trains.

M. OLSON: Je crois que nous sommes tous d'accord, du moins c'est ma conviction, qu'il y a une plus grande demande de la part des Canadiens pour tous les moyens de transport: automobiles, autobus, avions, etc. Est-ce l'opinion des employés de la Compagnie qui s'occupent directement du public qu'il y a une augmentation des demandes pour le transport ferroviaire des voyageurs auprès du Pacifique-Canadien? En d'autres termes, est-ce que la demande augmente ou diminue? Je veux qu'il n'existe aucun doute quant à la raison pour laquelle je pose cette question: nous n'arrivons pas, malgré nos efforts, à déterminer ou à évaluer même approximativement le nombre réel de demandes de service faites par le public à la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. KELLY: Je pense, monsieur Olson, quand vous mentionnez les employés des trains...

M. OLSON: Non, pas dans les trains; je veux parler des employés auxquels les gens adresseraient leurs requêtes en premier lieu.

M. KELLY: Vous voulez parler des préposés aux réservations, je crois; nous allons essayer d'obtenir ces renseignements pour le Comité. Ce sont ces gens-là qui sont en contact avec le public.

M. OLSON: Précisément; mais ils ne vous ont pas exprimé l'opinion qu'il y avait eu récemment une augmentation des demandes pour ce genre de service de la part du public.

M. KELLY: Non. Je dois dire toutefois que nous en avons discuté entre nous. Il est arrivé à nos propres représentants de l'Ouest canadien d'avoir extrêmement de difficulté à obtenir des réservations dans les trains qui devaient les conduire à Montréal pour des pourparlers. Nous avons ce genre d'informations qui ne constitue peut-être pas un témoignage valide pour ce Comité, mais nous allons certainement essayer de le faire corroborer par les gens qui sont en contact avec le public.

M. OLSON: Je me rends compte que cela ne prouvera rien; ce sera seulement une opinion. Je me demande si nous pouvons avoir des informations relativement à l'augmentation ou à la diminution de la demande par exemple entre 1958 et 1960, de 1960 à 1964, et de 1964 à maintenant? Je veux savoir si, oui ou non, ce que je considère comme une augmentation générale de la demande, de la part des Canadiens, pour tous les genres de transport se traduit par une augmentation de la demande pour le service ferroviaire des voyageurs du Pacifique-Canadien. C'est tout, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Allmand.

M. ALLMAND: Monsieur Wright, si nous admettons que la clause contractuelle qui parle «d'assurer de façon efficace et perpétuelle le fonctionnement du Pacifique-Canadien» veut dire: procurer un service ferroviaire efficace et non pas fonctionner avec profit, et si nous admettons que le Pacifique-Canadien a enfreint cette clause du contrat, qu'il est de mauvaise foi, comme vous dites, et qu'il diminue la qualité du service des voyageurs, alors nous pouvons nous demander quelles sanctions peuvent être appliquées et quels remèdes sont à notre disposition.

Dans votre mémoire, vous suggérez deux choses. A la page 35, vous dites: «Nous proposons donc que, pour toutes les raisons plus haut mentionnées, la décision du Bureau des Commissaires du Transport soit immédiatement rescindée et qu'il soit signifié au Pacifique-Canadien de remettre le «Dominion» en service.» Puis à la page 26, vous dites: «On devrait par conséquent mettre immédiatement le Pacifique-Canadien devant l'alternative suivante: ou bien s'en tenir aux termes du contrat, ou bien accepter les conséquences d'avoir illégalement brisé le contrat. Si cette dernière ligne de conduite est adoptée, le Canada devrait exiger immédiatement un relevé de la comptabilité du Pacifique-Canadien et obtenir que soient restituées au peuple canadien non seulement les sommes payées au Pacifique-Canadien, mais aussi les terrains concédés y compris les richesses naturelles qu'ils contiennent et qui ont tellement enrichi le Pacifique-Canadien.»

Je veux commenter vos deux suggestions. La première est de forcer le Pacifique-Canadien à meintenir en service le convoi qu'il trouve peu lucratif. Je suis d'avis que si nous exigeons un certain service pour les voyageurs, il sera trop difficile d'obtenir que ce service soit bon et efficient. En d'autres termes, si nous exigeons du Pacifique-Canadien l'exécution intégrale de son contrat, je pense que nous n'obtiendrons pas réellement ce que nous voulons, le type de service que vous semblez vouloir. C'est là votre première suggestion.

Votre deuxième suggestion est la suivante: réclamer la restitution des terrains et de l'argent tout en laissant, je suppose, au Pacifique-Canadien la ligne de chemin de fer. Il me semble que ceci aussi nous laisse au Canada un réseau de chemin de fer efficient. Je vois quatre sanctions possibles qui pourraient être appliquées contre le Pacifique-Canadien s'il brise son contrat.

La première sanction consisterait en dommages-intérêts, comme vous l'avez plus ou moins mentionné et j'en ai parlé. La seconde est l'exécution intégrale du contrat dont j'ai déjà parlé. Il y a d'autres types de sanctions. Par exemple, bloquer les octrois que le Pacifique-Canadien pourrait désirer pour la ligne aérienne, ou retirer les subsides. Une quatrième sanction serait la nationalisation de toutes les lignes de chemin de fer. Je pense que si vous vous en tenez aux principes exposés dans votre mémoire et au type de service que vous voulez, et si vous admettez que vous ne pouvez vraiment pas exiger l'exécution intégrale du contrat et obtenir ce que vous voulez soit en bloquant les octrois soit en forçant le Pacifique-Canadien à fournir un service ferroviaire, alors, la seule solution est de nationaliser. J'aimerais avoir vos commentaires sur le sujet, monsieur.

M. WRIGHT: Il n'est pas facile de vous répondre, monsieur, et la façon dont vous vous exprimez me porte à croire que vous êtes avocat. Je suis plus habitué à poser des questions qu'à y répondre: les réponses sont beaucoup plus difficiles, je le constate aujourd'hui.

A mon avis, le Pacifique-Canadien n'aurait jamais agi ainsi s'il avait prévu ne pas pouvoir s'en tirer. Il n'aurait jamais eu l'audace de disposer du «Dominion» de la façon dont il l'a fait, à moins de penser qu'il avait une bonne chance de s'en tirer.

Si nous parlons d'exécution intégrale du contrat sans option de dommages-intérêts, je ne vois pas qu'il serait si difficile de signifier au Bureau des Commissaires du Transport d'annuler son ordre. C'est-à-dire, même si le Bureau des Commissaires du Transport ordonnait au Pacifique-Canadien de fonctionner convenablement, la Loi des Chemins de Fer ne donne pas autorité au Bureau des Commissaires du Transport pour se faire obéir. Il peut se poser des problèmes, c'est évident. Mais sans vouloir paraître impertinent ou prêcheur, je peux dire que je crois le Gouvernement du Canada encore plus puissant que le Pacifique-Canadien; et je crois que s'il s'agit simplement d'appliquer la Loi des Chemins de Fer, cela peut et doit se faire.

En fait, nous nous sommes déjà occupés des quelques-uns des problèmes que vous avez soulevés cet après-midi et nous y avons consacré quelque temps. Mais il se peut que vous ayez été absent.

M. ALLMAND: Oui.

M. WRIGHT: En fait, nous avons été si loin qu'un des membres du Comité nous a demandé quelle forme la poursuite prendrait. Une fois d'accord sur le principe de l'exécution intégrale, à quelle cour s'adresser et qui serait le demandeur. Nous avons discuté de tout cela. Je reconnais que cette affaire présente de nombreux problèmes. Comme je l'ai dit cet après-midi, je n'éprouve aucune joie sadique à voir le Pacifique-Canadien fonctionner à perte pour le plaisir de la chose. Mais je déclare qu'avant d'abolir 25 p.c., ou environ 25 p.c., du service transcontinental canadien de voyageurs, il faut s'arrêter, regarder et écouter. Cherchons d'abord ce que doit être la politique générale du transport, demandons aux législateurs de décider ce que sera cette politique, et déterminons le rôle du Pacifique-Canadien dans cet ensemble. Quant à moi, et puisque je parle à un avocat, s'il y a eu une violation du contrat, certainement qu'entre deux parties privées il y a des moyens de recours contre la partie coupable, et s'il est établi que le Pacifique-Canadien est coupable d'avoir violé son contrat, alors je suggérerais que la procédure la plus simple serait de reprendre les terrains et d'assurer l'exécution de cette mesure par un arrêté de cour. Je pense que le Canada ne perdrait rien à récupérer tous ces terrains avec certains des importants droits miniers qu'ils comportent.

M. ALLMAND: Quand vous parlez de reprendre les terrains, est-ce que cela signifie reprendre également les lignes de chemin de fer?

M. WRIGHT: En ce qui concerne les lignes de chemin de fer, je ne prétends pas avoir réponse à tout.

M. ALLMAND: Je veux dire ceci: si vous considérez les endroits où l'exécution intégrale est exigée par contrat, je ne crois pas que vous puissiez obtenir ce que vous voulez en forçant le Pacifique-Canadien à continuer un service de voyageurs qu'il ne veut pas continuer. Il va simplement continuer à faire comme vous dites, à fournir un service de tortillard, etc. Vous pouvez dire: vous devez fournir tel nombre de wagons, et ceci et cela, mais quand il s'agit d'une entreprise privée, je pense que vous ne pouvez pas la forcer à faire ce que vous voulez réellement. Vous pouvez reprendre leurs terrains: cela ne vous donnera pas le service ferroviaire.

M. WRIGHT: Si le Pacifique-Canadien savait qu'il ne peut pas se libérer de ce service, il se remuerait un peu. Il ferait ce que le National-Canadien a fait. Le National-Canadien n'est pas resté à rien faire, avec une attitude un peu cynique envers toute l'affaire. Il a amélioré le service des voyageurs; ses revenus ont augmenté de ce côté; le trajet Toronto-Montréal va lui apporter

des bénéfices. Au contraire, le Pacifique-Canadien a préféré s'éclipser. Il veut se débarrasser du service des voyageurs et il sait qu'il peut arriver à le faire, et si vous ne l'arrêtez pas, il va le faire. S'il savait qu'il ne peut pas s'en tirer, et qu'il va être forcé de s'en occuper, il se remuerait. Il s'emploierait à promouvoir le service des voyageurs et il ferait exactement ce que fait le National-Canadien. Le National-Canadien sait qu'en tant que compagnie ou entreprise nationale, il devra toujours fournir un service des voyageurs, et que fait-il à ce sujet? Je pense que le National-Canadien a accompli un travail remarquable dans le domaine du service des voyageurs; nous savons tous que cela est vrai. Le Pacifique-Canadien sait qu'il peut s'en tirer, ou du moins il a toutes les raisons d'espérer pouvoir le faire; c'est ce qui explique son attitude. Mais s'il savait qu'il est pris, si je peux m'exprimer ainsi, je pense que son attitude changerait du tout au tout. Il y a là des hommes d'affaires assez fins pour vouloir tirer le meilleur parti possible d'une situation et en faire une opération lucrative.

M. ALLMAND: Croyez-vous que les deux solutions que vous proposez soient préférables à la nationalisation?

M. WRIGHT: Oui, je le crois.

M. ALLMAND: Je crois personnellement au contraire que la seule façon d'obtenir ce que vous voulez du Pacifique-Canadien est une menace concrète de nationalisation. Je pense que les deux solutions que vous suggérez n'ont aucune chance d'être appliquées et le Pacifique-Canadien le sait. Je pense qu'il ne fera jamais réellement ce que vous voulez à moins que vous ne menaciez de nationaliser réellement. Et je voudrais savoir ce que vous pensez de la nationalisation, en tant que membre d'une union.

M. WRIGHT: Je ne suis pas en faveur de la nationalisation du Pacifique-Canadien. Je pense que nous avons déjà une importante compagnie de transport qui est une entreprise d'État. Cela ne m'apparaît pas pour le moment comme une perspective encourageante. Je dis simplement que nous devrions faire en sorte qu'il soit impossible pour le Pacifique-Canadien de se soustraire à cette obligation et que nous devons lui faire accepter sa part de responsabilités envers le public, parce qu'il a une responsabilité envers le public. L'autre solution est de tout simplement les laisser s'en tirer; garder la considération qui était passée du Canada au Pacifique-Canadien et les laisser se retirer. C'est l'alternative telle que je la vois.

M. ALLMAND: C'est tout, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Byrne.

M. BYRNE: Monsieur Wright, vous rappelez-vous que, il y a environ 5 ou 6 ans, le président du National-Canadien a annoncé à la radio, à la télévision, ou autrement, qu'il allait arrêter le service du *Continental* pendant les mois d'hiver. Vous en souvenez-vous?

M. WRIGHT: Non, je ne m'en souviens pas.

M. BYRNE: C'est essentiellement ce qu'il a fait. Savez-vous s'il a fait une demande au Bureau des Commissaires du Transport pour cela . . .

M. WRIGHT: Je vous dirai bien franchement qu'à cette époque je ne m'occupais pas autant des chemins de fer qu'aujourd'hui.

M. GIBBONS: Il aurait dû normalement s'adresser au Bureau des Commissaires du Transport, mais d'après la loi actuelle il n'était pas strictement obligé de s'adresser au Bureau des Commissaires du Transport pour discontinuer ou

réduire une partie du service transcontinental. Nous ne savons pas s'il l'a fait oui ou non.

M. BYRNE: Je sais cependant qu'environ 10 jours plus tard il est revenu sur les ondes pour annoncer qu'il n'allait pas supprimer le *Continental*. Qu'est-ce qui s'était passé entre-temps, je serais bien en peine de le dire.

M. GIBBONS: De toute façon, il avait dit qu'il le supprimait, et on présume que le Bureau des Commissaires du Transport n'a pas été consulté. Il ne l'a pas été non plus dans le cas qui nous occupe.

M. BYRNE: C'est à cela que je veux en venir. Est-ce que la Loi des Chemins de Fer exige d'une façon ou d'une autre . . .

M. WRIGHT: Non. La Loi des Chemins de Fer n'oblige pas le Pacifique-Canadien à demander au Bureau des Commissaires du Transport l'autorisation de discontinuer un service. Comme je l'ai souligné dans mon mémoire, c'est mon opinion personnelle que sans la protestation du public, particulièrement dans l'Ouest canadien, le «Dominion» serait maintenant mort et enterré. C'est seulement à cause de la pression publique que le Bureau des Commissaires du Transport, selon la Loi des Chemins de Fer, avait l'autorité d'arrêter . . .

M. BYRNE: A mon avis, voilà précisément de quoi il s'agissait. Ayant accepté ce fait, il n'était pas encore obligé d'agir, mais le public le demandait. En fait, le Bureau était dans les limites de ses pouvoirs quand il a ordonné, comme vous le dites à la page 2, que l'on tienne des audiences publiques pour enquêter sur l'affaire; et aussi quand il déclara: «Le Pacifique-Canadien continuera à fournir au public le service de voyageurs présentement assuré par le «Dominion» et cela jusqu'à ce que le Bureau en décide autrement.»

Le Bureau n'avait pas en premier lieu l'autorité de s'immiscer là-dedans ou, réciproquement, la Compagnie de chemin de fer n'est pas obligée de demander l'assentiment du Bureau. Cet ordre avait-il force de . . .

M. WRIGHT: Oui. Il est possible que la situation ne soit pas claire. Le Pacifique-Canadien avait le droit, au point de vue strictement légal, de discontinuer le «Dominion» sans le consentement du Bureau des Commissaires du Transport.

M. OLSON: Un instant, monsieur le Président. Éclaircissons un point. Parlons-nous de l'abandon ou de la réduction du service?

M. WRIGHT: Oh oui! le Pacifique-Canadien réduisait ses services, c'est exact. Mais il avait le pouvoir d'agir de sa propre initiative dans demander l'approbation du Bureau des Commissaires du Transport. D'après la Loi des Chemins de Fer, toutefois, le Bureau a le droit de s'intéresser à l'affaire de lui-même, de donner des ordres intérimaires comme il l'a fait, et de prendre des décisions finales d'après l'Article 315 de la Loi des Chemins de Fer. Et c'est dans ces conditions que l'affaire a été soumise au Bureau.

M. BYRNE: Depuis plusieurs saisons, on avait réduit la composition des trains de . . .

M. WRIGHT: Depuis 1960.

M. BYRNE: De 1960 à 1965. Ne convenez-vous pas que, lorsque le Bureau a décrété qu'un service de voyageurs devait être assuré présentement, on demandait en fait que soit continué le service qui avait normalement été fourni pendant les 5 années précédentes. Naturellement, rien n'avait été fait auparavant. Maintenant qu'on demandait au Bureau de faire quelque chose au sujet de l'abandon complet du service, est-ce qu'il ne devait pas insister pour que le chemin de fer maintienne en opération un service de trains complets jusqu'à ce qu'une décision soit prise?

M. WRIGHT: Je crois que l'ordre du Bureau veut dire exactement ce qu'il dit.

M. BYRNE: Je suppose que oui. Mais je pense qu'il y a lieu de se demander si, selon l'arrêté du Bureau, la composition des trains pouvait ou non être réduite. Je pense que c'est là une question d'opinion, de toute façon.

Est-ce que les représentants de l'union ont jamais paru appuyer les chemins de fer quand ces derniers demandaient une augmentaton des tarifs, etc. Normalement, vous ne protesteriez pas auprès du Bureau dans le cas d'une réduction de services . . .

M. WRIGHT: Puis-je dire ceci (et je pense que cela doit être dit): quand cette affaire a été discutée devant le Bureau des Commissaires du Transport, l'avocat du Pacifique-Canadien, dans sa conclusion, déclara que selon lui les organisations de cheminots avaient monté toute l'affaire, et nous a tenus entièrement responsables de la dispute au sujet du «Dominion». Dire que cette attitude du Pacifique-Canadien était injuste serait un euphémisme. Je peux vous assurer que notre influence n'est pas si grande que nous puissions inciter les provinces du Manitoba, de l'Alberta, de la Saskatchewan et de la Colombie canadienne à s'opposer à la disparition du «Dominion»; pas plus que nous ne pouvions influencer en ce sens toutes les municipalités et toutes les personnes qui semblent s'opposer à la disparition du «Dominion». Il m'a semblé que l'attitude adoptée par le Pacifique-Canadien était injuste. A vrai dire, j'ai pensé que ce n'était pas jouer franc jeu. Et si je vous en parle aujourd'hui, c'est pour prévenir toute attitude analogue que pourrait prendre le Pacifique-Canadien devant vous à l'avenir.

M. BYRNE: Une chose est certaine. Il y a plus d'individus que de chemins de fer qui s'opposent à la suppression du «Dominion». Ceci n'est certainement pas une exagération. Vous dites des choses assez dures au sujet du Bureau des Commissaires du Transport dans cette affaire, et cela me porte à penser que vous n'avez pas une confiance exagérée dans leur . . . dois-je dire qu'ils ne sont pas sans montrer une certaine partialité en faveur des chemins de fer?

M. WRIGHT: J'ai simplement voulu. . .

M. BYRNE: Croyez-vous que le Bureau n'a pas examiné l'affaire assez soigneusement et n'avait pas assez d'informations pour prendre cette décision, ou croyez-vous que la décision a été prise d'une façon arbitraire?

M. WRIGHT: Je n'ai pas eu besoin d'une grande prescience pour prévoir que cette question serait probablement abordée au cours de ces séances. Je préfère expliquer ma position en ces termes. Si vous admettez que les faits que je donne sont exacts—et je vous demande de les considérer comme tels—alors vous devez tirer vos propres conclusions. Je fais allusion à deux choses: le premier jalon et le dernier de ces procédures; je veux dire les procédures devant le Bureau des Commissaires du Transport. Vous avez déjà laissé entendre, monsieur, que vous ne partagiez pas mon opinion au sujet du premier jalon. Du moins, c'est ce que j'ai compris. Je crois que le Bureau n'a pas réussi à faire exécuter son ordre et apparemment le Pacifique-Canadien prévoyait qu'il en serait ainsi. Parce que le Bureau n'a pas été capable de faire exécuter son ordre, je pense que les audiences publiques tenues par le Bureau des Commissaires du Transport ont présenté cette affaire sous un faux jour aux yeux du peuple canadien.

Le second facteur que je vous présente, c'est que le Pacifique-Canadien a montré un degré étonnant d'efficacité à exécuter l'ordre du Bureau. On n'arrête pas un service transcontinental en dedans d'une heure ou deux. Soyons réalistes. Le «Dominion» a été stoppé en dehors de Vancouver moins d'une heure ou deux après l'annonce de la décision du Bureau. Je vous demande de tirer vos propres

conclusions. Je crois . . . et ceci ne règle pas la question à savoir si le Bureau est impartial ou non. Certainement, je sais que le Pacifique-Canadien avait de bonnes choses à dire au sujet du Bureau des Commissaires du Transport. Je dis simplement que le Bureau, quand il s'est occupé de cette affaire, a négligé certains facteurs sans lesquels on ne pouvait pas prendre une décision intelligente.

Quand vous entendez l'un des trois membres du Bureau dire qu'il ne croit pas que le contre-coup de cette décision sur la communauté (que ce soit au point de vue social ou économique) doive être considéré et pesé par le Bureau, et quand les deux autres membres ne font pas de commentaires à ce sujet mais en fait ne s'occupent pas de l'effet économique ou social que cette décision peut avoir sur la communauté, alors je déclare que la décision n'a pas de sens.

Il peut se trouver une municipalité qui s'endette par l'émission de débentures sans savoir que quelque chose comme cela va se produire. L'effet pourrait en être très fâcheux.

M. BYRNE: Il me semble, si je me souviens bien, que vous n'acceptez pas les déclarations du Pacifique-Canadien au sujet du nombre des emplois perdus.

M. WRIGHT: Je ne les accepte pas du tout. Elles ne sont pas conformes à la réalité.

M. BYRNE: Le chiffre qu'il a donné était quelque chose comme 88, et il le distribuait dans tout le Canada, ce qui évidemment ne pouvait pas avoir un sérieux effet au point de vue économique sur les communautés en cause, si le fait était exact.

M. WRIGHT: Ce chiffre de 88 ne comprend pas un seul employé des wagons-lits.

M. BYRNE: Ce sont là des employés qui, normalement, n'auraient pas leur domicile dans une de ces petites localités. Ils demeureraient à l'un ou l'autre bout du trajet.

M. WRIGHT: Je voulais parler du chiffre 88. La perte de 88 emplois. La raison pour laquelle on a pu arriver à ce chiffre de 88, c'est qu'on vous a donné le nombre de pertes d'emploi qui résulteraient de la disparition du «Dominion» en tant que tortillard, non pas du «Dominion» en tant que convoi transcontinental de voyageurs. Qu'est-ce qui est arrivé à tous ces employés de wagons-lits? Ils ont tout simplement disparu. On n'en fait aucune mention.

M. BYRNE: Puisque nous parlons du tortillard, ce serait peut-être le temps de demander pourquoi ce voyageur imaginaire prendait le vieux «Dominion». S'il allait de Montréal à Winnipeg, il essaierait normalement de prendre le «Canadian», à bord duquel il aurait plus de confort. Donc, comme vous le constatez, le «Dominion» servait plutôt à voyager d'une ville à l'autre.

M. WRIGHT: Peut-être que notre voyageur hypothétique n'avait pas pu trouver de place à bord du *Canadian*. Peut-être qu'il prenait le train à une gare où le *Canadian* ne s'arrête pas. Il y a plusieurs raisons pour lesquelles ce voyageur pourrait se trouver à bord du *Dominion* au lieu du *Canadian*. Mais je suis d'accord avec vous: c'est réellement en désespoir de cause qu'une personne prendrait le *Dominion*.

M. BYRNE: Il me semble que c'est M. Sinclair ou M. Crump qui a prédit que le National-Canadien perdrait cette année environ 40 millions de dollars dans le transport des voyageurs. Êtes-vous d'accord?

M. WRIGHT: Cela est basé sur ces coûts variables; cela ne représente pas des pertes basées sur ces coûts variables.

M. BYRNE: Alors, vous croyez que l'estimé n'est pas exact?

M. WRIGHT: En effet.

M. BYRNE: Pourriez-vous estimer la somme que le National-Canadien perdrait cette année? Croyez-vous que son estimé était basé sur sa façon de calculer les pertes?

M. WRIGHT: Ou sur sa méthode de calculer individuellement le coût des opérations et de l'attribuer au service des voyageurs.

M. BYRNE: Eh bien, je m'intéresse à la somme qui a été donnée aux compagnies de chemin de fer. Cela semble continuellement le point de litige, cette suggestion de déduire la valeur des terrains de la somme de 25 millions de dollars. Je suppose que je devrais être au courant, mais je me demande: quand les colons ont reçu leurs concessions dans les Prairies, est-ce que ces concessions comportaient les droits miniers, c'est-à-dire pour le colon qui s'est installé et qui a pris possession d'un lot d'un quart de mille?

M. WRIGHT: Je crois—mais je dois dire que je n'en suis pas sûr—que les droits miniers étaient réservés, étaient exclus.

M. BYRNE: Je ne sais pas.

M. CANTELON: On a réservé les droits miniers, excepté pour certains types de roches, je crois.

M. BYRNE: Est-ce le Pacifique-Canadien ou le gouvernement, quand la terre a été mise en culture?

M. CANTELON: Le Pacifique-Canadien.

M. BYRNE: Les lots étaient la propriété de la Couronne, en autant que je me souviens. C'était une couple d'années avant mon temps. Est-ce que les droits miniers étaient donnés avec les lots?

M. WRIGHT: Je crois que les droits miniers n'allaient pas avec les lots, mais je n'en suis pas sûr.

M. BYRNE: Il est probable que, pour des millions d'acres de terrain, des droits miniers sont allés à des particuliers.

M. CANTELON: N'est-il pas vrai que les provinces se sont approprié des ressources nationales? Et elles les ont gardées. Mais avant ce temps-là, ces ressources appartenaient au gouvernement fédéral et je crois que le gouvernement fédéral les a données aux colons.

M. WRIGHT: Vous avez sans doute raison. C'est probablement une chose que je devrais savoir, mais je l'ignore.

M. BYRNE: Eh bien, je ne suis pas un avocat, mais je crois qu'on peut imaginer que des fortunes ont été faites avec ces droits sur le pétrole et les mines, etc. Avez-vous comparé les plans des chemins de fer canadiens avec ceux des chemins de fer des États-Unis? Quelqu'un parmi vous a-t-il une idée du nombre de trains transcontinentaux en service aux États-Unis?

M. WRIGHT: Je ne sais pas. Peut-être M. Kelly ou M. Gibbons le sauraient-ils?

M. BYRNE: Est-il exact que le planning pour transport rapide de surface est plus latéral, c'est-à-dire nord-sud?

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

M. BYRNE: C'est tout, monsieur le président.

M. OLSON: Je voudrais attirer l'attention de M. Wright sur la déclaration que M. Fraine a faite devant le Bureau des commissaires du transport à Calgary, les 12 et 13 octobre, déclaration dans laquelle il dit qu'aucune représaille ne serait exercée contre aucun employé du Pacifique-Canadien, ni contre aucun ancien employé, pour avoir fourni des renseignements sur le service ferroviaire. Pourriez-vous vérifier? Peut-être cela vous aidera-t-il à obtenir des renseignements.

M. BYRNE: Je voulais aborder la question moi aussi. Je pense que ce serait très injuste. La compagnie de chemin de fer pourrait être accusée d'injustice envers ses employés si un membre de l'union venait témoigner. Est-ce que ça ne serait pas vrai?

M. OLSON: J'ai demandé franchement à M. Fraine, avant les séances de la commission, s'il s'engagerait au nom de la compagnie à ce qu'aucune représaille ne soit exercée contre aucun employé ou ex-employé à cause de ses privilèges passés, s'il donnait des renseignements. Vous pouvez vérifier, mais je me souviens qu'il s'est engagé à ce que des représailles ne soient pas exercées.

M. KELLY: Je vous dirai en toute franchise, monsieur Olson, que nous avons parlé aux représentants du système de réservations parce que nous sentions que ceci aurait une importance capitale, mais nous n'avons pas semblé convaincre les employés.

M. ORLIKOW: C'est étonnant.

M. OLSON: C'est bien. Je voulais seulement souligner ce point des séances.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, la séance sera suspendue jusqu'à l'appel du président. Vous avez quelque chose à dire, monsieur Deachman?

M. DEACHMAN: Monsieur le président, je crois que nous devons remercier les témoins qui se sont rendus ici aujourd'hui d'avoir assisté à ces longues séances et de nous avoir donné leur temps. Leur témoignage nous a été précieux aujourd'hui et je pense que la plupart d'entre nous en ont tiré profit.

Le PRÉSIDENT: Merci.

APPENDICE D

Loi d'intérêt public 89-220
89me Congrès, S. 1588
30 septembre 1965

LOI

Autorisant le Secrétaire du Commerce à entreprendre des recherches en vue d'un transport rapide sur terre, etc....

Étude sur le transport sur terre à grande vitesse.

Qu'il soit décidé par le Sénat et la Chambre des représentants des États-Unis d'Amérique réunis en Congrès, Que, en conformité avec les exigences d'un système national de transport sûr, adéquat et économique, le Secrétaire au Commerce (ci-après dénommé «le Secrétaire») est autorisé à entreprendre des recherches de nature à promouvoir le transport rapide sur terre, portant, mais non exclusivement, sur les matériaux, l'aérodynamique, la propulsion, la conduite des véhicules, les communications et les feuilles de route.

Programme de démonstration.

Art. 2. Le Secrétaire est autorisé à signer des contrats de démonstration en vue de déterminer la contribution qu'un transport rapide sur terre peut apporter à un système plus efficace et plus économique de transport inter-cités. On devra organiser ces démonstrations de manière à mesurer et apprécier certains facteurs comme la réaction du public aux nouveaux équipements, de plus grandes vitesses, des prix échelonnés, un plus grand confort et commodité et un service plus fréquent. Dans les contrats prévus par cet article, le Secrétaire fera la plus large place possible à la participation financière de l'industrie privée.

Art. 3. Rien dans cette loi n'obligera à restreindre les recherches et le progrès prévus par l'article 1 et les contrats de démonstration de l'article 2.

Rassemblement des données sur le transport.

Art. 4. Le Secrétaire est autorisé à rassembler, collationner toutes les données statistiques et renseignements relatifs au transport, susceptibles à ses yeux de contribuer à améliorer le système national de transport. Dans ce but, il utilisera toutes les données statistiques et renseignements que peuvent lui fournir les organismes fédéraux et autres sources, à toutes fins pratiques. Ces renseignements une fois rassemblés en vertu de cet article seront accessibles aux autres organismes fédéraux et au public dans la mesure du possible.

Création d'un comité consultatif.

Art. 5 *a*). Il est établi, par les présentes, au Département du Commerce, un comité consultatif de sept membres nommés par le Secrétaire indépendamment

des règlements du Service Civil, et parmi lesquels il désignera un président. Les membres de ce comité se recruteront parmi les autorités reconnues en matière de transport.

b) le comité consultatif agira comme conseiller du Secrétaire en ce qui regarde la politique de l'application de la présente loi, notamment sur la recherche et les progrès visés par l'article 1 et les contrats de démonstration visés par l'article 2.

Employés des transports ordinaires.

Mesures de protection

79 STAT. 893.

79 STAT. 894

Art. 6 *a*) Dans l'application de l'article 2 de la présente loi, le Secrétaire prendra des mesures équitables, de concert avec le Secrétaire du Travail, pour protéger les intérêts des employés des transports ordinaires qui seraient affectés par les démonstrations arrêtées par contrats entre le Secrétaire et une société de transport. Ces mesures devront inclure, mais non exclusivement, (1) la préservation des droits, privilèges et avantages (y inclus les droits de pension et autres avantages) de ces employés selon les conventions collectives ou autre modalité; (2) le maintien des droits résultant des conventions collectives; (3) la protection de ces employés contre tout préjudice que leur apporterait ces démonstrations; (4) la garantie de priorité de ré-emploi pour ceux qui verraient leur emploi éliminé ou seraient mis à pied par suite des dites démonstrations; (5) et des cours payés d'entraînement ou de ré-entraînement. De telles mesures prévoient la protection des individus contre une détérioration de leur situation qui résulterait des démonstrations. Ces mesures ne devraient pas procurer des avantages moindres que ceux prévus par l'article 5 (2) *f*), de la loi sur le Commerce entre États (49 U.S.C. 5). Tout contrat conclu en vertu de l'article 2 susdit devra contenir des clauses spécifiques portant sur les mesures de protection.

54 Stat. 905. Normes de travail.

49 Stat. 1011; 78 Stat.40 USC 276a-276a-5.

b) Le Secrétaire prendra le soin nécessaire pour garantir que les ouvriers et mécaniciens employés par des entrepreneurs ou sous-entrepreneurs dans les travaux de construction financés en vertu d'un contrat ou entente selon la présente loi, ne recevront pas un salaire moindre que celui déterminé dans la région par le Secrétaire du Travail, selon la loi Davis-Bacon, telle qu'amendée. Le Secrétaire ne signera aucun contrat ou entente sans s'assurer qu'on maintiendra sur le chantier de construction les conditions de travail requises. Et sur ce point, le Secrétaire du Travail aura l'autorité et les fonctions qui lui sont

dévolues par le Plan de Réorganisation n° 14 de 1950 (15 F.R. 3176; 64 Stat. 1267; 5 U.S.C. 133z-15), et l'article 2 de la loi du 13 juin, 1934, telle qu'amendée (48 Stat. 948; 40 U.S.C. 276c).

63 STAT. 108.

Contrats avec des organismes publics ou privés.

Art. 7. Dans l'exercice des fonctions prévues par l'article 1 et l'article 2 de la présente loi, le Secrétaire peut louer, acheter, organiser, faire des essais et apprécier de nouvelles installations, équipements, techniques, méthodes, ou diriger toutes autres activités nécessaires. Cependant rien dans cette loi n'est censé autoriser le Secrétaire à acquérir des intérêts dans l'une quelconque des lignes de chemin de fer.

Art. 8 *a*) (1) Dans l'exercice de l'autorité qui lui est conférée par la présente loi, le Secrétaire peut conclure des ententes et des contrats avec des sociétés publiques ou privées, des institutions, des organisations, des corporations, et des individus, nonobstant les articles 3648 et 3709 des Statuts revisés (31 U.S.C. 529; 41 U.S.C. 5).

(2) Dans toutes les mesures du possible le Secrétaire tiendra compte de la distribution géographique dans tous les États-Unis de toutes les sociétés privées, institutions, organisations, corporations et individus avec lesquels il concluera des contrats ou ententes en vue de faire des recherches ou des améliorations.

79 Stat. 894. 79 Stat. 895.

(3) Toute entente ou contrat conclu autrement que par soumissions, au bon plaisir du Secrétaire, prévoira pour le Secrétaire et le Contrôleur général des États-Unis ou leurs représentants les pouvoirs suivants: en vue de vérification et d'examen, ils auront accès aux livres, documents, pièces et registres des organismes parties au contrat ou à l'entente, en tout ce qui concerne ce contrat ou cette entente.

60 Stat. 810.

b) En vue de s'acquitter des fonctions et responsabilités qui lui sont conférées par la présente loi, le Secrétaire peut s'adjoindre le personnel voulu, en conformité avec les règlements du Service civil. Il est de plus autorisé à se procurer les services prévus par l'article 15 de la loi du 3 août 1946 (5 U.S.C. 55a), mais à un salaire qui ne dépassera pas $100 par jour, à moins d'une affectation spéciale de crédits.

79 Stat. 795.

Art. 9. Dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés par la présente loi, le Secrétaire, selon son bon jugement, devra entrer en consultation et en collaboration avec le Directeur du Service de logement et de prêts immobiliers ou tout autre ministère et organisme fédéral ou local. Il en sera de même pour ce qui regarde les institutions et l'industrie privée.

Rapports au Président et au Congrès.

Art. 10 *a*) Le Secrétaire fera rapport au moins annuellement au Président et au Congrès en tout ce qui regarde l'exécution de la présente loi.

b) Le Secrétaire fera rapport au Président et au Congrès sur son appréciation des résultats des recherches et du progrès, de même que des démonstrations autorisées par la présente loi. A la lumière de ces résultats, il fera au Président et au Congrès les recommandations nécessaires pour que des mesures ultérieures soient prises en relation avec les autres modes de transport et en vue d'assurer un système national de transport sûr, adéquat, économique et efficace.

Accès à l'information.

c) S'il en est requis par un comité compétent du Sénat ou de la Chambre des représentants, le Secrétaire devra lui soumettre toutes les informations sur l'application de la présente loi et sur les résultats des recherches et progrès accomplis au moyen des crédits prévus par cette loi.

Crédits.

Art. 11. En vue d'exécuter la présente loi on affectera les crédits voulus mais ils ne devront pas dépasser vingt millions de dollars pour l'année fiscale se terminant le 30 juin 1967, et trente-cinq millions au 30 juin 1968. Ces crédits seront disponibles jusqu'à épuisement.

Art. 12. Sauf l'article 4, la présente loi expirera le 30 juin 1969. Cette échéance n'affectera pas le paiement des sommes dues pour un contrat ou des engagements conclus selon la présente loi avant cette date.

Approuvé le 30 septembre 1965.

HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

COMPTES RENDUS DE LA CHAMBRE: N° 845, accompagnant H. R. 5863 (Com. sur le commerce entre États et étranger) et n° 1017 (Com. de la Conférence).

COMPTE RENDU DU SÉNAT n° 497 (Com. du Commerce).

COMPTES RENDUS DU CONGRÈS. Vol. 111 (1965):

23 juillet: discuté et passé au Sénat.

2 septembre: discuté et passé à la Chambre, amendement pour remplacer H. R. 5863.

17 septembre: la Chambre approuve le rapport de la Conférence.

20 septembre: le Sénat approuve le rapport de la Conférence.

APPENDICE E

SUGGESTIONS DE MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE LA COMMISSION DU COMMERCE INTER-ÉTATS SUR LA RÉPARTITION DU COÛT DES SERVICES DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS

par

Stanley Berge
Professeur des Transports
à l'École de Commerce
de l'Université Northwestern

En 1964, les chemins de fer de la classe I ont reçu $1,085,424,000, soit un peu plus de 10 p. 100 de leurs revenus, provenant des services de passagers, de poste, d'«express» et autres des trains de passagers. Malgré ce rendement d'un billion, ces trains de voyageurs représentent seulement une partie relativement inférieure de tout l'ensemble des chemins de fer américains à prédominance surtout d'expéditions des marchandises[1].

Dans la décade 1954 à 1964, les revenus des services de voyageurs ont diminué au rythme d'un peu moins de 2 p. 100 par année. Malgré cette diminution, l'avenir des trains de voyageurs aux États-Unis augure mieux qu'il n'était prévu en 1958 par l'enquêteur Howard Hosmer de la Commission de Commerce inter-États, qui envisageait la possibilité que «les Pullman et les wagons-couchettes disparaîtraient en 1965 et les voitures ordinaires en 1970[2].»

Étant donné que depuis la deuxième guerre mondiale, il ne s'est pas passé une année sans que les chemins de fer américains aient vendu pour plus d'un billion de dollars dans les trains de voyageurs et que ces revenus n'ont pas baissé de plus de 2 p. 100, on ne peut pas dire que les principaux chemins de fer américains soient tellement désireux de se retirer de ce genre de service. Il est cependant raisonnable de s'attendre à ce que des trains peu fréquentés, dont les revenus ne couvrent même pas les frais de manutention, soient éliminés après qu'on se soit efforcé d'améliorer leur rendement; par contre, les trains bien remplis seront maintenus par les compagnies ferroviaires qui ont un important service de marchandises. Et c'est compréhensible, eu égard à la nature accessoire et additionnelle des trains de voyageurs pour un chemin de fer dont les marchandises sont la principale affaire mais qui n'utilisent pas leur organisation commerciale à sa pleine capacité.

Le Service des voyageurs comme revenu accessoire.

Quiconque étudie l'économique des chemins de fer américains—même au point de compter le nombre de trains qui circulent par heure dans un sens ou

[1] La ligne de Long Island avec 88 p. 100 et celle de New Haven avec 44 p. 100 de leur revenu total provenant du service des voyageurs sont une exception.

[2] Rapport de l'enquêteur, Docket nº 31954, enquête partielle de la ICC sur «le déficit des trains de voyageurs,» p. 69 (cf. aussi 306 ICC 417).

dans l'autre sur les grandes lignes—ne peut qu'être impressionné par leur énorme impuissance à procurer le transport des voyageurs. Des rails inoccupés ne procurent pas de transport dans l'économie nationale ni de revenu pour les sociétés ferroviaires.

Et cependant aujourd'hui, des milliers de milles construits et entretenus à grands frais, lourdement grevés de taxes, du réseau ferroviaire américain ne transportent que quelques centaines de tonnes et aucun passager, c'est «un mirage d'exploitation». A l'autre extrême, on compte 22,500 milles de «trafic très dense». Ce chiffre qui représente 10 p. 100 du total des milles a produit 300 billions de tonnes-milles au service des marchandises en 1953 soit la moitié du total national des chemins de fer[3]. En 1964, les trains de voyageurs n'ont roulé que sur 87,000 milles, c'est-à-dire 40 p. 100 du réseau ferroviaire américain.

Avec tant de milles oisifs, tant d'heures perdues chaque jour, les chemins de fer américains n'ont réussi à produire que 10 billions de dollars de revenus du service de transport brut malgré leur énorme organisation qui entraîne environ 26 millions d'investissement net déprécié. N'importe quelle industrie qui ne perçoit que 40 p. 100 du dollar investi a toutes sortes de bonnes raisons de viser à augmenter le volume brut de ses ventes[4].

Environ deux tiers de l'investissement des chemins de fer de la classe I aux États-Unis sont représentés par des éléments stationnaires comme les propriétés, les voies, dont la plus grande partie est utilisée pour le service des marchandises. Leur capital n'est engagé que pour un tiers dans les locomotives et les wagons (ceux-ci en grande partie de marchandises) qui sont la seule source de revenu.

Contrairement à une ligne d'autobus ou d'avions, un chemin de fer doit faire face au coût inévitable annuel de son matériel fixe, qui est un investissement immobilisé, c'est-à-dire qu'il ne peut être utilisé à aucune autre fin ni dans un autre endroit. On peut très bien comparer un chemin de fer à une ferme au coût annuel stable et dont le matériel immobilisé peut être, selon la sagacité du cultivateur, utilisé à bon ou mal escient.

Certains cultivateurs s'en tiennent à une culture unique, tout comme certaines sociétés ferroviaires se contentent du trafic marchandises. La plupart des cultivateurs du Midwest, qui cultivent le grain, jugent bon d'y ajouter l'élevage, diversifiant ainsi l'usage de la terre et le travail, augmentant ainsi le rendement de leur entreprise. De même un bon nombre de chemins de fer qui desservent une clientèle qui peut leur procurer des passagers, du courrier postal, des messageries, trouvent profitable (directement ou indirectement) d'augmenter ce trafic voyageurs quand ils peuvent ainsi rendre utile un matériel autrement inutile tout en exploitant leur principal trafic de marchandises.

Aucun rendement additionel comme le service des passagers pour une compagnie de trains de marchandises, l'élevage sur une ferme de céréales, ne peut directement amener de profits sans des revenus qui font plus que rencon-

---

[3] John W. Barriger, Super-Railroads for a Dynamic American Economy (New York: Simmons-Boardman Pub. Corp. 1956) p. 7.

[4] Dans cet ordre d'idées il est bon de noter que les compagnies de transport motorisé de la classe I ont enregistré un revenu d'environ $5 par dollar de leur investissement net au cours de ces dernières années.

trer les dépenses marginales ou d'améliorations, celles qu'on peut éviter en n'exploitant pas l'élément accessoire pour un temps donné. Ordinairement la période où l'on établit ces profits et pertes marginaux est d'une année mais parfois peut être d'une plus longue ou plus courte durée.

Appréciation des frais marginaux ou évitables.

D'après ce qu'on vient de dire, on peut poser en axiome que la rentabilité d'un service de voyageurs d'une compagnie qui exploite surtout le trafic marchandises dépend de la mesure dans laquelle les revenus qu'il apporte excèdent les dépenses qui pourraient être épargnées par son élimination.

Le problème n'est donc pas de comparer les revenus du service des voyageurs avec des frais entièrement distribués ou même avec des frais de longue durée mais variables, mais plutôt de les comparer aux frais de courte durée qu'on peut repérer aussi exactement que possible d'une année à l'autre.

Pour ce faire, il est essentiel que les chemins de fer emploient des méthodes qui permettent de collationner, de classifier, d'analyser les données exactes sur les rentrées et les débours. Au cours du siècle écoulé, on s'est efforcé de séparer les revenus (chose assez simple) et les dépenses (plus difficile) entre le service des marchandises et celui des voyageurs.

Historique des systèmes imposés pour la répartition des frais.

Les règles qui ont imposé aux chemins de fer de séparer les frais d'exploitation entre le service des marchandises et celui des voyageurs ont commencé avec des commissions d'État des chemins de fer dans les années 70, avant les débuts de la Commission Inter-États du Commerce le 4 février 1887. Il est difficile maintenant d'établir les raisons données aux chemins de fer pour leur imposer un tel compte rendu de la répartition des frais à la Commission d'État. On peut cependant penser que ce système de séparation affectait les tarifs de transport des marchandises, les prix de passage des voyageurs ou autres exigences par les États, à une époque où les chemins de fer exerçaient un monopole.

Dès son établissement en 1887, la Commission du Commerce Inter-États a adopté des règles de comptabilité et de statistique de même que le formulaire de rapport annuel des compagnies de chemins de fer à la Commission d'État. Le premier formulaire de rapport annuel de la CCI, pour l'année fiscale se terminant le 30 juin 1888, contenait un tableau qui exigeait la séparation des postes de dépenses à répartir entre «celles du trafic moyen» et «celles du trafic marchandises.» Le compte rendu exigeait la répartition des dépenses non liées à ces deux services, selon une proportion des milles-trains dans chacun des services par rapport aux milles-trains totaux[5].

Il est significatif que dès janvier 1889, l'association des comptables des chemins de fer américains s'est opposée aux règlements initiaux de la commission en ces termes:

> Que l'obligation imposée aux chemins de fer des États-Unis par une règle aussi arbitraire sur la répartition des dépenses, résulte en bien des

[5] Réponse aux Commissions de l'Association Nationale des chemins de fer et des Services Publics à la Commission du Commerce Inter-États «annonce des règles proposées» datée du 5 avril 1957 (15 mai 1957, p. 3).

cas en une présentation qui ne correspond pas à la réalité, et fournira de faux renseignements si on l'utilise comme base d'une législation ou à toute autre fin pratique[6].

Les chefs comptables ne s'opposaient pas à la séparation des frais directement attribués au service des voyageurs et à celui des marchandises, ils s'insurgeaient contre la répartition des frais ordinaires, des frais généraux, selon une proportion statistique uniforme.

Cependant trois ans plus tard, en 1892, la Commission d'État des chemins de fer qui, dans les années 1870, avait été sur le point de défendre cette séparation des frais, critiquait elle-même la règle de la CCI sur la répartition des frais généraux:

> L'expérience ne nous a pas démontré l'utilité de ces règles soit pour les compagnies, soit pour les États, soit pour la Nation... Nous connaissons maintenant les résultats entraînés par l'application de ces règles de séparation, et elles paraissent mal fondées pour ne pas dire absurdes[7].

Le 12 juin 1894, la Commission, suffisamment édifiée par le règlement initial, permit aux compagnies de discontinuer le système de séparation.

Vingt ans plus tard, le 13 juin 1914, la Commission rétablit le système de séparation mais d'une manière plus nuancée. Elle demandait aux compagnies de répartir les frais mais *en relation directe avec les dépenses réelles de chaque service et, quant au reste, de procéder par proportion*[8]. Dans son rapport annuel au Congrès en 1915, la Commission expliquait la raison de ce retour au système de répartitions.

> On s'attend à ce que ce genre d'information serve non seulement à l'occasion mais aussi dans la comparaison des frais d'exploitation d'une année à l'autre et d'une compagnie ferroviaire à l'autre dans une année donnée[9].

Les règles pratiquées en 1966 ne diffèrent guère de celles de 1914. La seule modification a trait à la répartition des frais qui ne se rapportent pas exclusivement à l'un des services. Depuis le 1er janvier 1936, on a demandé aux compagnies de séparer les impôts, la location de l'équipement, les frais de location conjoints et les frais d'exploitation entre le service des marchandises et celui des voyageurs. En 1953 on a fait quelques changements peu importants dans la répartition proportionnelle, mais en 1954 on les a contremandés.

Voici comment on procède actuellement pour la répartition proportionnelle. Les frais d'entretien des voies sont répartis entre les deux services selon les tonnes-milles brutes des locomotives, des wagons, et du contenu (on calcule 150 livres de poids par passager.) Les dépenses de construction et les frais d'entretien se répartissent selon l'usage par l'un ou l'autre service. Les frais de

---

[6] Association des comptables des chemins de fer américains, *Comptes rendus*, 24 et 25 janvier 1889, p. 26.

[7] Quinn, W. J. G., statisticien général de la Southern Railway Co., rapport inédit intitulé «Separation of Railroad Operating Expenses Between Freight and Passenger Service,» p. 6.

[8] CCI 672 (1914).

[9] CCI, *rapport annuel*, 1915, p. 46.

répartition de l'équipement ou de son utilisation sont aussi divisés selon l'usage par chaque service, et, quant aux frais communs, selon la proportion des frais précédents. On utilise divers barèmes pour les frais qui ne peuvent être assignés directement à chacun des services, souvent sur la base des frais de même nature attribués à un service. Les impôts, qu'on ne peut distinguer, sont répartis selon la division des frais totaux d'exploitation, sauf les impôts sur le revenu qui sont répartis selon la distinction du revenu net d'exploitation avant de défalquer ces impôts[10].

Objections contre la répartition proportionnelle dans les règles de séparation des frais.

Disons, au point de départ, que les objections contre les règles de la Commission se rapportent principalement aux «frais communs» comme l'entretien des voies et des bâtiments qui ne sont pas propres au service des passagers ou à celui des marchandises. Joseph B. Eastman, Coordonnateur fédéral du transport—dans ses «*Conclusions sur le Trafic des Passagers*», juin 1936, p. 21—dit que les sociétés ferroviaires, dans leur rapport au Coordonnateur, ont contesté le bien-fondé des répartitions par service parce que c'est un amas d'arbitraires», ajoutant que «dans l'hypothèse de la suppression des services de passagers, une grande partie des frais qui lui sont attribués resteraient et seraient reportés sur le service des marchandises». (C'est nous qui soulignons.)

Les critiques des règles de séparation ne s'en prennent pas ordinairement à la première règle sur les frais clairement attribuables à l'un ou à l'autre service. Elle répond «à la réalité», alors que la répartition des frais généraux apparaît comme «matière d'opinion».

L'économiste John Maurice Clark, dans ses «*Studies in the Economics of Overhead Costs*» (1923), p. 14, s'inquiète de la répartition des frais qui ne sont pas directement attribuables à une section. Selon lui, elle offre «de grandes chances d'être le résultat de notions arbitraires et fictives de frais...et, naturellement, le nœud de la difficulté est de savoir ce que l'administration va faire de ces chiffres une fois qu'elle les a en mains».

Dans les années 1950, la critique du système de répartition proportionnelle de la CCI a monté. Fred G. Gurley, président de la société Santa Fe, comparaissant devant le sous-comité sénatorial américain le 27 juillet 1950, parla du «déficit statistique» provenant «d'un système établi par le personnel de la Commission du Commerce Inter-États». Ernest S. March (successeur de M. Gurley) a déclaré devant la «New York Society of Security Analysts,» le 11 juin 1954, que «l'an dernier nous avons attribué au service des passagers $418,512 pour l'entretien des ponts et cependant les ponts vont demeurer, même s'il n'y a plus de trains de voyageurs[11].»

Dans un discours publié le 18 novembre 1954, Richard F. Mitchell, président de la CCI a déclaré: «Vraiment je ne suis pas d'accord avec vos chiffres. Je crois que nous avons exagéré notre déficit, aussi l'ai-je amputé de 200 millions de dollars...» En juin 1955 dans un autre discours aux membres de la section

---

[10] CCI, «*Rules Governing the Separation of Operating Expenses, Railway Taxes, Equipment Rents and Joint Facility Rents Between Freight Service and Passenger Service on Class I Line-Haul Railroads*», 1er janvier 1953.

[11] Dans une lettre du 23 août 1961 à une maison de comptables de New York, M. Marsh a déclaré: «On s'accorde en général à dire que les règles de la CCI sont inacceptables pour des fins administratives. Il est certain qu'elles sont impratiquables pour des sociétés qui font affaires dans des régions différentes et qui ont à faire face à des conditions très différentes de trafic et de service.»

comptable des chemins de fer américains, il a suggéré «de changer la formule» et il s'est dit prêt à soustraire une autre tranche de 100 millions de dollars au déficit du service des voyageurs qu'entraînent les règles de séparation des frais de la Commission.

Le 19 janvier 1955, l'Association des chemins de fer américains informa la «Hoover Commission Task Force on Paperwork Management» que les compagnies ferroviaires dépensaient annuellement $4,700,000 dans la préparation des statistiques requises par la CCI. «De ce montant, seulement $1,700,000 provenaient de la préparation des données pour l'administration des chemins de fer, laissant $3,000,000 pour les besoins de la Commission.» On a particulièrement soulevé des objections sur «la répartition des dépenses communes entre le service des marchandises et celui des passagers» que l'on décrivait comme «onéreux et n'amenant qu'une information contestable». On estimait qu'en éliminant cette répartition, les compagnies ferroviaires pourraient économiser $260,000 par an.

Enquête de la CCI sur les règles de répartition.

Le 18 mars 1956, la Commission du Commerce Inter-États, de son propre chef, a constitué une enquête sur le déficit des services de trains de voyageurs et des services connexes dont les résultats ont été consignés dans un rapport de la Commission en date du 18 mai 1959[12].

Comme élément distinct de cette enquête, la CCI a publié une «annonce de l'élaboration des règles» le 5 avril 1957 et commença à tenir des séances à partir du 23 juillet de cette année sur le sujet de la séparation des frais communs au service des marchandises et à celui des voyageurs (Docket 32141).

Si l'on tient compte du fait que ce système de répartition remonte aux règles adoptées par la Commission d'État dans les années 1870, il est intéressant de prendre connaissance de l'hostilité manifestée à l'égard des règles actuelles de la CCI manifestée par l'Association des Commissaires des chemins de fer et des Utilités dans leur réponse à l'enquête sur les règles:

> Les règles de répartition . . . n'ont pour but que de colliger une information statistique qui a engendré un malentendu et une interprétation erronée du «déficit passager.» Il serait donc bon que la Commission profite de cette enquête pour reconsidérer le bien-fondé et le maintien des règles.
>
> Le terme «déficit passager» employé dans ce domaine apparaît aux yeux du public et de ceux qui ne sont pas familiers avec les règles de répartition, comme signifiant un déficit total du trafic-passagers. Rien de plus erroné car sa véritable signification résulte d'une fiction statistique[13].
>
> (Les soulignés sont de nous.)

Le département des Postes s'est opposé à la répartition des frais communs entre le service des marchandises et celui des passagers «selon une formule rigide.» Il recommandait que la Commission prescrive des règles spécifiques et un système uniforme pour la répartition des dépenses des chemins de fer *a)*

[12] 306 CCI 417.
[13] CCI Docket nº 32141. Rapport du 15 mai 1957.

pour celles directement attribuables au service des passagers, b) pour celles directement attribuables au service des marchandises et c) pour les dépenses communes aux deux ou au chemin de fer comme un tout[14].»

La maison Arthur Anderson et Cie a un bureau de comptables qui s'occupe de plusieurs chemins de fer de la Classe I. Elle a jugé bon de faire les commentaires et recommandations suivantes:

> Aucune répartition de frais ne peut avoir plus de valeur que la réalité qui lui sert de fondement. A cause des conditions différentes que connaissent les divers chemins de fer, nous doutons qu'on puisse établir des règles inflexibles satisfaisantes. A notre avis, il serait préférable que la Commission établisse des règles de base, laissant à chaque compagnie la liberté de recourir à d'autres méthodes dans les répartitions d'un ou de plusieurs comptes. Vu la diversité des conditions de tel ou tel chemin de fer, c'est notre opinion qu'une autre méthode assurerait une plus équitable répartition des coûts de chaque service[15].

Dans le même ordre d'idées, E. L. Tennyson, ingénieur des opérations de transit de la cité de Philadelphie, déclarait que «la seule méthode pratique d'analyser les opérations est par le contrôle du transit et les dépenses des sections. Ces dépenses de section ne doivent pas être une moyenne mais ou bien les données réelles des comptes ou un estimé précis pour une situation donnée. La détermination des frais généraux ne doit pas être arrêtée tant qu'on n'a pas en main une balance préalable. Les dépenses et les revenus accrus sont le point principal[16].» (Les soulignés sont de nous.)

Fait assez surprenant si l'on se rappelle les recommandations faites en 1955 par l'Association des chemins de fer américains à la «Hoover Commission Task Force», A. R. Seder, vice-président comptable de l'AAC, dans son exposé fait à la CCI le 23 juillet 1957, n'a pas recommandé de modifier les règles de répartition en vue d'éliminer l'arbitraire de la répartition des dépenses communes. M. Seder estimait que la formule de la CCI produisait des résultats relativement exacts, tout en admettant qu'elle ne révélait pas les épargnes que représenterait la suppression du service des passagers. Il suggérait toutefois que la Commission rendrait ses règles plus utiles si elle précisait certaines d'entre elles, prévenant ainsi des interprétations trop différentes d'un chemin de fer à l'autre.

En janvier 1958, la CCI était en mesure de prendre une décision. Elle retenait les règles de répartition et continuait la politique de répartition proportionnelle pour les dépenses communes aux deux services de marchandises et de passagers. C'était un système qui lui était familier depuis sa création en 1887 et qui avait subi peu de changements depuis 1914.

> Nous constatons que les règles actuelles de répartition des frais d'exploitation des chemins de fer entre les services de marchandises et de passagers ont produit des résultats valables, servant adéquatement les fins pour lesquelles elles ont été établies et ne requièrent pas de modifications[17].

---

[14] Lettre à la CCI de M. A. M. Goff, conseiller général au département des Postes.
[15] Lettre du 26 avril 1957 à Harold D. McCoy, secrétaire de la CCI.
[16] Lettre du 18 mars 1957 au secrétaire de la CCI.
[17] 302 CCI 735.

Exagération des pertes du service des passagers

Il est curieux de noter que dans ses «Remarques» annexées à la promulgation des règles de répartition, le 1er janvier 1953, la Commission prend un soin particulier d'éviter les malentendus dans l'interprétation des résultats de leur application:

> Si les montants proportionnellement répartis entre le service des marchandises et celui des passagers répondent à l'exploitation réelle des deux services, les dépenses d'exploitation, les impôts, l'équipement et le loyer des installations communes répartis entre ces services peuvent ne pas représenter les épargnes qui résulteraient de la suppression de l'un des services. (Les soulignés sont de nous).

En d'autres termes, la Commission reconnaît que les «déficits passagers» révélés par l'application des règles peuvent ne pas réprésenter des *pertes réelles*, telles que celles qu'on éliminerait par la suppression du service des passagers: on ne doit pas faire l'erreur de croire qu'un «déficit» est une «perte».

Le malheur est qu'il n'est pas donné à tous de comprendre la distinction subtile de la Commission entre «déficit» et «perte». Certains sont déconcertés par ces *déficits fantômes*, surtout en jetant les yeux sur le tableau suivant publié annuellement par son propre bureau de l'Économique et des Statistiques des Transports.

Résultats financiers des services des marchandises et des passagers (chemins de fer de la Classe I)[18].

1954-1963 (en millions de dollars)

Année	Revenu net de l'exploitation des trains de marchandises	Revenu net de l'exploitation des trains à passagers (déficit)	Revenu net total de l'exploitation du chemin de fer
1954	$ 1,543.1	$ 669.5	$ 874.0
1955	1,764.3	636.7	1,128.0
1956	1,764.7	696.9	1,068.2
1957	1,645.9	723.7	922.2
1958	1,372.8	610.4	762.3
1959	1,291.9	543.8	747.7
1960	1,069.0	485.2	584.0
1961	944.8	408.2	537.8
1962	1,119.2	394.0	725.7
1963	1,203.6	398.4	806.4

Il est difficile de voir comment les gens qui ne sont pas familiers avec les règles de répartition peuvent se défendre de l'impression que le service des passagers entame fortement la rentabilité des opérations ferroviaires. Comment les profanes peuvent-ils comprendre que le «déficit passagers» n'est qu'une *fiction statistique*? Peuvent-ils réaliser que l'élimination complète du service des passagers ne peut avoir augmenté le revenu net total d'exploitation des chemins de fer en 1963 de $806 millions de dollars à 1.203 millions? L'éventualité d'une

[18] «Transport Economics,» mai 1964, p. 5.

grosse méprise est évidente. Peut-on s'étonner alors qu'un périodique financier populaire ait publié un tableau analogue sous le titre: «Dragging Brake—Passenger Train Operations Pile Up Still More Red Ink[19].»

Cependant tout le monde n'a pas été trompé. *Fortune,* dans son numéro de juin 1965, a passé en revue les efforts de redressement entrepris au cours de ces dernières années par le New York Central et le Pennsylvania. Ces deux sociétés ont supprimé les lignes les moins rentables et *Fortune* concluaient: «Si l'on ne considère que les frais directement attribuables au service des voyageurs le New York Central, et peut-être le «Penny», en arrivant presque à équilibrer leur budget. «Et, en rapportant les résultats publiés par le Bureau de l'Économique et des Statistiques des Transports de la CCI pour 1964, la même revue disait: «Les chiffres du déficit (35 millions de dollars pour le Pennsylvania et 14 millions pour le Central) ne correspondent pas à la réalité car, si ces compagnies supprimaient les trains de voyageurs, elles auraient encore à solder des frais généraux qu'elles y affectent présentement[20].» Ce sont en somme les mêmes conclusions auxquelles aboutissait M. W. W. Patchell, vice-président du Pennsylvania Railroad en juin 1955 lorsqu'il disait: «Nous ne pouvons absolument pas envisager de nous retirer du trafic passagers parce que nous perdrions plus que nous ne sauverions...[21].» (C'est nous qui soulignons).

Comptabilité fidèle des services ferroviaires pour voyageurs

Ce qui précède démontre que le défaut principal des règles de la CCI sur la répartition des frais de service des marchandises, et de celui des voyageurs pour les lignes américaines de la classe I, sont les mêmes que ceux auxquels se sont attaqués les comptables des chemins de fer dès 1889 et bien des experts dans les 77 dernières années. Le principal défaut de la cuirasse est le caractère arbitraire des répartitions proportionnelles des frais généraux sur les deux services en se basant sur ce qu'on appelle «une juste part» ou «un usage proportionnel du matériel.» Le caractère fictif de cette méthode apparaît dès qu'on admet que dans la situation actuelle (indépendamment de celles de 1887 ou 1914) que le service des passagers n'est qu'un élément accessoire ou un «sous-produit» des lignes de la classe I. On ne peut l'exploiter qu'en utilisant un matériel qui serait gaspillé une fois le service des marchandises en opération, ce dernier constituant l'aspect caractéristique et principal des principaux chemins de fer américains.

Selon les principes usuels de la comptabilité, un service secondaire, comme le service des passagers, ne peut être débité que des frais qui seraient éliminés par sa suppression. Les frais communs doivent être débités au poste de l'activité principale qui, dans le cas des chemins de fer américans de la classe I, est incontestablement le service des marchandises. Agir autrement serait indûment grossir les dépenses du service des voyageurs et corrélativement sous-estimer celles du service des marchandises.

Les règles de répartition de la CCI demandent que l'on collige et classifie tous les frais d'exploitation, impôts et loyer qui sont attribuables et «uniquement relatifs» aux deux services respectivement. Malheureusement on n'établit pas la balance avant de procéder à la répartition proportionnelle des frais

[19] *Barron's,* 27 septembre 1954.
[20] *Fortune,* «The World's Biggest Merger,» juin 1965, p. 208.
[21] Association des Chemins de fer américains, Département de la Comptabilité, «*Railway Accounting Officers 69th Report,*» juin 1955.

généraux. A titre d'exemple, *le 78e rapport annuel sur les statistiques de transport aux États-Unis pour l'année se terminant le 31 décembre 1964*, publié par la CCI, montre (à la page 82) qu'en regard d'un revenu de 1.085 million de dollars du service des voyageurs et des services connexes, on a débité un total *assigné et proportionnel* de dépenses d'exploitation, d'impôts, de locations, se montant à $1.495 million, entraînant un déficit de 410 millions. C'est là le «déficit statistique» auquel se référait M. Gurley du Santa Fé en 1950 et que le Commissaire Mitchell de la CII, en 1955, déclarait indûment gonflé de quelques centaines de millions.

Faisons une supposition. Admettons qu'au lieu de monter en épingle le déficit statistique la Commission et son bureau de l'Économique et de la Statistique des Transports établisse d'abord un état des comptes des deux services débitant chacun des frais réels afin de repérer les dépenses qu'on pourrait éviter d'une année à l'autre. En 1964, selon les règles de la Commission, les dépenses totales d'exploitation, exclusives au service des voyageurs, se montaient à 1.040 million de dollars, laissant ainsi un solde de 45 millions applicable aux frais généraux. De la même façon le service des marchandises accusait un revenu de 8.769 millions, des dépenses propres de 4.499 millions et un solde créditeur de 4.270 millions, résultat autrement satisfaisant que pour le service des voyageurs. Naturellement le service des marchandises est la principale exploitation et devrait non seulement couvrir les dépenses marginales directes mais, de plus, pourvoir aux frais généraux. C'est ce qui a été fait en 1964, et les chemins de fer étaient en mesure de rapporter un revenu net de 818 millions de dollars pour l'ensemble de leurs opérations.

On ne doit cependant pas conclure que le service des voyageurs a donné un profit de 45 millions de dollars. Nous constatons, par suite des règles de répartition, que l'accumulation des impôts directement ou exclusivement attribuables au service des voyageurs, a atteint 43 millions de dollars; que les frais de location pour l'équipement et pour d'autres installations relatifs au même service se sont élevés à 21 millions de dollars. Ces frais évitables, si tant est qu'ils le soient, ont donc absorbé les 45 millions de solde créditeur laissés par l'exploitation, laissant même une perte sèche de 19 millions pour les services de voyageurs et services connexes en 1964 pour la classe I. Comme on le voit, certains trains et certaines compagnies ont donc accusé un profit dans leur fonctionnement mais, en 1964, l'ensemble des services de voyageurs de la classe I ont éprouvé une perte de 19 millions de dollars. Il n'en reste pas moins qu'une telle «perte» est une autre chanson que les 410 millions de «déficit» rapportés par la Commission pour 1964. Mitchell avait donc raison de dire que la «formule» grossissait indûment ces pertes de centaines de millions de dollars!

Modifications suggérées par les règles.

La comptabilité et les statistiques des transports ne sont pas une fin en soi mais d'utiles instruments pour adopter de sages pratiques et politiques dans les affaires. L'industrie ferroviaire aux États-Unis, soumise à des réglementations publiques, est une de celles qui collectionnent le plus grand nombre de dossiers et de statistiques sous le soleil. Mais ni ses administrateurs ni le gouvernement ne peuvent se permettre de passer leur temps à ramasser des données dont

l'utilité est douteuse et qui peuvent même conduire à de fausses interprétations. Il ne s'agit pas seulement de gaspillage mais on risque d'en arriver à des décisions administratives et gouvernementales très mal fondées.

Comme le dit très bien M. W. W. Patchell, vice-président de la compagnie Pennsylvania, «ce qu'il nous faut ce n'est pas une documentation historique et vague, mais une information vivante et pratique, des faits courants, bien dégagés, exacts et bien classifiés qui donneront aux intéressés un tableau détaillé des données qui, à n'importe quel moment, fourniront une vue d'ensemble complète sur n'importe quel secteur de l'industrie[22].»

Dans ce but, nous suggérons que la Commission examine d'urgence comment elle modifiera les règles actuelles de répartition des frais d'exploitation, des impôts, des locations d'équipement et autres installations, entre le service des marchandises et celui des voyageurs et les services connexes pour les chemins de fer de la classe I.

Cet objectif qui consiste à calculer plus exactement les profits et pertes respectifs des deux services ne peut être atteint que d'une seule façon: en permettant à chaque compagnie de chemin de fer de conduire ses propres recherches pour déterminer les éléments qui constituent ses investissements immobiliers et la portion de ses frais généraux communs que la suppression du service des voyageurs et des services connexes épargnerait. De tels frais, ajoutés aux dépenses exclusives de ces derniers services, révéleront beaucoup plus exactement leurs profits immédiats ou leurs dépenses variables.

Cette méthode de comptabilité permettra de réduire le prétendu déficit «passagers» à une fraction de celui que, d'après les règles de répartition de la CCI, l'on rapporte publiquement chaque année. Par le fait même on établira de manière plus exacte les frais du service des marchandises qui correspondront mieux ainsi au coût raisonnable des frais de messageries et on en adoptera les politiques voulues pour le service des marchandises.

En substance voici les modifications que nous suggérons d'adopter pour les règles de répartition:

(1) Mettre à part les dépenses d'exploitation, les impôts, les frais de location de l'équipement et des installations connexes, qui se rapportent exclusivement au service des voyageurs et aux services connexes.

(2) Au moyen d'études spéciales, établir les frais communs qui seraient évités si on supprimait les services de voyageurs et les services connexes.

(3) Mettre à part les dépenses d'exploitation, les impôts et les loyers exclusivement relatifs au service des marchandises.

(4) Noter et inscrire toutes les autres dépenses communes attribuables soit au service des marchandises, soit au service des voyageurs et services connexes.

(5) Noter et inscrire toutes les dépenses d'exploitation, les impôts, les locations d'équipement et installations connexes qu'on ne peut attribuer ni au service des marchandises, ni au service des voyageurs et services connexes.

Nous croyons que ces suggestions pour la modification des règles de répartition fourniront des indications utiles qui permettront une bonne administration et réglementation. D'autre part, il nous paraît essentiel de modifier le

[22] 69e rapport des chefs comptables des compagnies de chemin de fer, juin 1955, p. 13.

«système uniforme de comptabilité» de manière à faire ressortir plus exactement les frais «des services de banlieue» et «des autres services de voyageurs et services connexes.» C'est pourquoi nous recommandons que dans les comptes de rentrées et de débours du système uniforme, l'on distingue ce qui se rapporte aux «services de banlieue» et «autres services de passagers.» Nous aimerions également que l'on distingue exactement les dépenses attribuables aux «passagers de voitures ordinaires» de celles qui concernent les «autres passagers,» tout aussi bien que certains postes importants de dépenses comme le «courrier postal» et «l'express.»

Il ne fait aucun doute que les administrateurs des chemins de fer, les organismes gouvernementaux et autres ont besoin d'être plus exactement renseignés sur les profits et pertes des services de banlieue. C'est pourquoi nous croyons que de meilleures méthodes de comptabilité et de statistiques aideront considérablement tous les intéressés—administrateurs, main-d'œuvre, gouvernement et une grande partie du public, à avoir une vue plus large des problèmes. Une bonne politique privée ou publique dépend d'une information pertinente qui aide à prendre les décisions qui s'imposent.

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 7

SÉANCE DU JEUDI 24 MARS 1966

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

TÉMOINS:

Leurs *Honneurs les maires:* L. H. Lewry, de Moose Jaw (Saskatchewan); S. Magnacca, de Brandon (Manitoba); V. Keen, de Swift Current (Saskatchewan); H. Henderson, de Portage La Prairie (Manitoba).

Échevins: De Portage La Prairie (Manitoba): MM. A. R. Barrett et W. Linden; C. C. Williams, de Regina (Saskatchewan); R. J. Wiedemann, de Medicine Hat (Alberta); Mark H. Danzker, de Winnipeg (Manitoba)

Commissaires industriels: MM. A. N. Gunter, de Medicine Hat (Alberta) et N. Bergman, de Brandon (Manitoba).

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

23747—1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. Gustave Blouin

et

M. Allmand
M. Andras
M. Bell (*Saint-Jean-Albert*)
M. Byrne
M. Cantelon
M. Carter
M. Deachman
M. Fawcett
M. Honey
M. Horner (*Acadia*)
M. Lessard
M. McIntosh
M. Olson
M. Orlikow
M. Ormiston
M. Pascoe
M. Rapp
M. Reid
Mme Rideout
M. Rock
M. Sherman
M. Southam
M. Tolmie—(25)

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

[7]M. Hymmen a remplacé M. Honey le 23 mars 1966.

ORDRE DE RENVOI

Le MERCREDI 23 mars 1966.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Hymmen soit substitué à celui de M. Honey sur la liste des membres du Comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

23747—1½

PROCÈS-VERBAL

Séance du JEUDI 24 mars 1966.

(14)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h. 30 du matin sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Bell (*Saint-Jean-Albert*), Byrne, Cantelon, Carter, Deachman, Fawcett, Hymmen, Horner (*Acadia*), Macaluso, McIntosh, Olson, Orlikow, Ormiston, Pascoe, Rapp, Reid, Sherman, Southam, Tolmie —(20).

Autres députés présents: MM. Dinsdale, Kindt, Lewis, Walker, Harkness—(5).

Aussi présents: Leurs Honneurs les maires H. Henderson, de Portage-la-Prairie; V. Keen, de Swift Current; S. Magnacca, de Brandon; Louis H. Lewry, de Moose Jaw.

Échevins: C. C. Williams (Regina), Mark H. Danzker (Winnipeg), A. R. Barnett (Portage-la-Prairie), W. Linden (Portage-la-Prairie), Roy J. Wiedemann (Medicine Hat).

Commissaires industriels: A. N. Gunter (Medicine Hat), N. Bergman (Brandon).

Le président ouvre la réunion et lit le premier rapport du sous-comité directeur du programme et de la procédure, en date du 9 mars 1966.

LE SOUS-COMITÉ DIRECTEUR DU PROGRAMME ET DE LA PROCÉDURE

Séance du MERCREDI 9 mars 1966.

PREMIER RAPPORT

Le sous-comité directeur du programme et de la procédure se réunit à une heure de l'après-midi sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Cantelon, Horner (*Acadia*), Olson, Orlikow—(5).

Votre Comité accepte à l'unanimité les décisions et les recommandations suivantes:

1. Que le mardi 15 mars 1966, M. J. F. Walker, adjoint du grand chef mécanicien et représentant national pour les questions législatives soit entendu par ce Comité.

2. Que le jeudi 17 mars 1966, une délégation de la *Canadian Railway Labour Executives' Association* paraisse devant ce Comité et soit entendue.

3. Que le secrétaire du Comité soit, par les présentes, chargé d'adresser une lettre à messieurs les maires: Louis H. Lewry, Moose Jaw, S. Magnacca, Brandon, H. Baker, Regina, V. Keen, Swift Current, H. Henderson, Portage-la-Prairie, V. Leslie, Calgary, C. Day, Kamloops, E. L. Carver, Kenora, et de s'informer auprès d'eux s'ils consentiraient à se présenter et à témoigner devant notre Comité le 22 mars, le 23 mars ou le 24 mars 1966.

4. Que le secrétaire du Comité adresse une lettre à M. Ray Atkinson, président de l'Union des cultivateurs de la Saskatchewan, afin de s'informer s'il conviendrait aux représentants de ladite Union de se présenter devant notre Comité n'importe quel jour de la dernière semaine du mois en cours.

5. Que le secrétaire du Comité adresse une lettre au secrétaire d'État et réclame la production des documents suivants:

(1) Derniers états financiers et annexes au sujet de la *Canadian Pacific Investments Limited.*

(2) Bilan.

(3) Liste des valeurs détenues et des placements en valeurs des sociétés dépendantes.

(4) Capitalisation.

(5) Revenu provenant de dividendes et d'avoirs dans les profits et pertes des sociétés affiliées.

(6) Liste des annexes nécessaires:

a) Sommes dues par les administrateurs, dirigeants et principaux détenteurs d'actions ordinaires autres que les sociétés affiliées.

b) Créances et dettes des sociétés affiliées.

c) Propriétés, installation et matériel.

d) Provision pour dépréciation, épuisement et amortissement de propriétés, installation et matériel.

e) Valeurs immatérielles.

f) Provision pour dépréciation et amortissement de valeurs immatérielles.

g) Obligations, hypothèques et dettes semblables.

h) Dette envers les sociétés affiliées—non courante.

i) Garanties de titres d'autres émetteurs.

j) Réserves.

k) Titres ou droits.

l) Autres valeurs.

m) Renseignements supplémentaires sur profits et pertes.

A une heure et 45 minutes, le sous-comité s'ajourne.

Respectueusement soumis,

Le président,
Joseph Macaluso.

Puis, sur la proposition de M. Fawcett, appuyé par M. Olson,

Il est décidé à l'unanimité—Que le premier rapport du sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Le président lit aussi les lettres suivantes, notamment:

a) Une lettre de M. Miquelon, sous-registraire général, à l'adresse du secrétaire du Comité;

b) Une lettre du secrétaire du Comité à l'adresse de M. C. W. Rump, secrétaire de la Commission des transports.

Sur la proposition de M. Reid, appuyé par M. Southam,

Il est décidé à l'unanimité—Que le Comité suspende la séance pour dix minutes.

Lorsqu'il se réunit de nouveau, le Comité reprend l'étude de la question, savoir, si le programme actuel et les projets concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien sont satisfaisants. Il souhaite aussi la bienvenue aux délégués qui lui sont présentés par le président.

Son Honneur le maire Lewry de la ville de Moose Jaw (Saskatchewan), est ensuite invité à présenter le mémoire collectif préparé pour le compte des municipalités suivantes: Winnipeg (Manitoba), Brandon (Manitoba), Portage-la-Prairie (Manitoba), Regina (Saskatchewan), Moose Jaw (Saskatchewan), Swift Current (Saskatchewan), Medicine Hat (Alberta), Calgary (Alberta), avant d'être interrogé à ce sujet.

Sur la proposition de M. Bell (*Saint-Jean-Albert*), appuyé par M. Carter,

Il est décidé à l'unanimité—Que le mémoire collectif présenté par Son Honneur le maire Lewry soit imprimé en appendice au compte rendu des Procès-verbaux et témoignages de ce jour. (*Voir appendice F*).

A son tour, Son Honneur le maire Henderson de la ville de Portage-la-Prairie (Manitoba) fait ses observations au nom de sa municipalité et il est interrogé à ce propos.

Puis, sur la proposition de M. Pascoe, appuyé par M. Cantelon,

Il est décidé à l'unanimité—Que le mémoire présenté par Son Honneur le maire Henderson pour le compte de la ville de Portage-la-Prairie (Manitoba) soit imprimé en appendice au compte rendu des Procès-verbaux et témoignages de ce jour. (*Voir appendice G*).

Son Honneur le maire Magnacca de Brandon (Manitoba) présente deux mémoires; un pour le compte de la ville de Regina (Saskatchewan) et un autre pour le compte de la ville de Brandon (Manitoba) et il est interrogé à ce sujet.

Sur la proposition de M. Cantelon, appuyé par M. Carter,

Il est décidé à l'unanimité—Que le mémoire présenté au nom de la ville de Regina (Saskatchewan) soit imprimé en appendice au compte rendu des Procès-verbaux et témoignages de ce jour (*Voir appendice H*).

Sur la proposition de M. Southam, appuyé par M. Reid,

Il est décidé à l'unanimité—Que le mémoire présenté pour le compte de la ville de Brandon (Manitoba) soit imprimé en appendice au compte rendu des Procès-verbaux et témoignages de ce jour. (*Voir appendice I*).

Sur la proposition de M. Orlikow, appuyé par M. Reid.

Il est décidé à l'unanimité—Que, pour la séance du jour seulement, il ne soit accordé que dix minutes à chacun des membres du Comité pour questionner les témoins.

Au nom de la délégation, Son Honneur le maire Lewry exprime sa gratitude au Comité.

M. Cantelon se joint au président du Comité pour remercier les maires de l'Ouest d'être venus à Ottawa.

A 1 h. de l'après-midi, sur la proposition de M. Deachman, appuyé par M. Byrne, le Comité s'ajourne jusqu'à la prochaine convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrés à l'aide d'un appareil électronique*)

(De 10 h. 30 à 11 h. 30 du matin)

Le JEUDI 24 mars 1966

Le PRÉSIDENT: En ce moment, la délégation des maires s'entretient avec l'honorable M. Pickersgill et d'autres membres du cabinet, dans le bureau de l'honorable M. Pickersgill. Ils devraient bientôt se joindre à nous, mais nous ferions mieux, je pense, de commencer immédiatement.

Nous avons déjà traité de certains sujets mentionnés dans le rapport du comité directeur. Les représentants de la Fraternité des mécaniciens de locomotive et de la *Canadian Railway Labour Executives' Association* ont déjà été entendus. Nous avons naturellement la correspondance échangée avec les maires des diverses villes de l'Ouest, avec lesquels nous devons nous entretenir aujourd'hui. Le syndicat des cultivateurs de la Saskatchewan nous a téléphoné, mais avant d'aborder ce point, je demanderais que l'on propose l'adoption des procès-verbaux du sous-comité.

M. FAWCETT: Je présente la motion.

M. OLSON: J'appuie la motion.

M. MCINTOSH: Le Pacifique-Canadien nous a-t-il fourni les renseignements que nous lui avions demandés, lorsqu'il a comparu devant nous, y compris la liste des biens déposée avec la garantie. . .

Le PRÉSIDENT: On pourra aborder cette question, monsieur McIntosh, après l'adoption de la motion.

M. CARTER: Vous avez écrit plusieurs lettres au Pacifique-Canadien pour lui demander des parcelles de renseignements.

Le PRÉSIDENT: Pas au Pacifique-Canadien, mais au secrétaire d'État. Le gouvernement a déjà déposé certains de ces renseignements et nous les étudierons.

M. OLSON: Ces demandes de renseignements, monsieur le président, ont été adressées au Secrétariat d'État et non directement à la compagnie.

M. CARTER: A-t-on demandé d'écrire à la compagnie pour obtenir les renseignements mentionnés dans le mémoire de M. Wright?

Le PRÉSIDENT: Il a promis de nous fournir ces renseignements et la compagnie a accepté de nous envoyer le premier document. Le greffier écrira au Pacifique-Canadien pour lui demander de nous fournir ces renseignements.

M. CARTER: Avons-nous demandé à la compagnie quelle distinction elle établit entre ce qu'elle appelle un déficit et les économies qu'elle réaliserait effectivement en supprimant le train *Dominion*?

Le PRÉSIDENT: Vous touchez à un autre domaine, monsieur Carter, celui de l'analyse des prix de revient. Nous avons demandé à l'analyste des prix de revient de la Commission des transports de venir témoigner et, en outre, le sous-comité a étudié la possibilité de charger des analystes indépendants des prix de revient d'étudier cette question.

Pour le moment, nous parlons d'autres documents.

(La motion est adoptée.)

M. McINTOSH: Ma question ressemble à celle de M. Carter. Les représentants du Pacifique-Canadien ont promis de nous fournir certains renseignements, certains documents. L'ont-ils fait?

Le PRÉSIDENT: Le greffier m'informe que nous ne les avons pas encore reçus. Le greffier écrira à la compagnie pour lui demander de nous faire parvenir les documents qu'elle nous avait promis.

M. McINTOSH: Je proposerais, monsieur le président, qu'on nous distribue ces documents dès que nous les recevrons, afin que nous ayons la chance de les étudier avant que les représentants de la société comparaissent de nouveau devant nous.

Le PRÉSIDENT: Des représentants du Pacifique-Canadien sont avec nous aujourd'hui et ils transmettront sûrement le message à qui de droit. Le greffier écrira dès aujourd'hui, monsieur McIntosh.

Le greffier m'informe que l'Union des cultivateurs de la Saskatchewan viendra comparaître devant le comité. Elle désire être entendue le 7 avril, mais j'ai demandé au greffier de l'informer qu'en raison des dispositions maintenant prévues pour le congé de Pâques, il nous sera à peu près impossible de lui réserver une journée avant la dernière semaine d'avril ou le début de mai. Dès que nous aurons des dates précises à lui offrir, nous l'en informerons afin qu'elle puisse comparaître devant le comité. Si cela vous convient, nous demanderons au greffier d'écrire à l'Union une lettre à cet effet.

M. McINTOSH: Monsieur le président, le comité directeur est ici et vous pourriez peut-être nous dire ce dont ses membres s'entretiennent.

Le PRÉSIDENT: Je doute que le comité directeur le permette à la présidence. Comme nous attendons, je pourrais peut-être donner lecture d'une lettre adressée par le greffier, au nom du comité, à M. M. J. Hartney, chef de la Direction du secrétariat et de l'enregistrement, bureau du secrétaire d'État. Nous pourrions la faire imprimer en appendice au compte rendu des délibérations du comité.

> A la suite d'une réunion du comité permanent des transports et communications, le président m'a chargé de vous demander, au nom du comité, de nous fournir les documents suivants le plus tôt possible, de préférence avant la prochaine réunion fixée à 9 h. 30 du matin, le mardi 15 mars 1966.

Il s'agit des documents que j'ai cités en lisant le premier rapport du sous-comité.

Le 14 mars 1966, on a reçu la réponse suivante du sous-registraire général, M. Jean Miquelon:

> Monsieur Guitard,
>
> Je me reporte à notre conversation téléphonique d'aujourd'hui au sujet de la lettre, datée du 10 mars 1966, que vous avez adressée à M. M. J. Hartney, chef de la Direction du secrétariat et de l'enregistrement, pour lui demander, au nom du président du comité permanent des transports et communications, de déposer une série de documents relatifs à la *Canadian Pacific Investments Limited*, pour la réunion du comité prévue pour le mardi 15 mars 1966.

J'aimerais vous signaler que depuis le 12 janvier 1966, le *Feuilleton* renferme un avis de motion, inscrit au nom de M. Knowles et demandant la production «de copie d'un rapport fournissant tous les renseignements sur les opérations financières, l'actif (y compris les détails sur le portefeuille des placements), le passif, etc., de la *Canadian Pacific Investments Limited* qui a été adressé ou déposé au Service des corporations du Secrétariat d'État au cours des cinq dernières années.» Cette motion n'a pas encore été étudiée.

Quant à cette motion, dans un mémoire adressé au secrétaire d'État, en date du 7 février 1966, j'ai exposé les vues du directeur du Service des corporations, qui s'opposait vivement—opinion que je partage—à la production de ces documents, parce que ceux-ci sont de nature confidentielle et pas à communiquer au public.

Il pourrait vous intéresser de savoir que la demande de M. Knowles fait suite à une question de celui-ci et dans laquelle il demandait si l'un quelconque des ministères du gouvernement disposait de copies de documents comportant des renseignements déposés par la *Canadian Pacific Investments Limited* auprès de la *United States Securities and Exchange Commission* à Washington. Le 2 février 1966, comme en fait foi le hansard à la page 573, le secrétaire parlementaire du premier ministre, M. Matheson, répondait ceci:

> Le Bureau du Conseil privé et le ministère des Finances disposent de copies de documents comportant des renseignements déposés par la *Canadian Pacific Investments Limited* auprès de la *United States Securities and Exchange Commission* à Washington.

Étant donné ce qui précède, je proposerais que les documents que vous demandez soient déposés à la Chambre des Communes lorsque, le cas échéant, le gouvernement donnera suite à l'ordre précité de la Chambre. Pour cette raison, je ne crois pas que notre ministère doive accéder à votre demande dans les circonstances actuelles.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

(s.) Jean Miquelon.

Comme ces documents ont maintenant été déposés à la Chambre, tous les membres du comité peuvent les consulter et nous veillerons à en faire distribuer deux copies aux membres du comité.

Messieurs, j'attends encore l'arrivée des maires, qui devraient déjà être ici. Si vous voulez soulever d'autres questions ou ajourner la séance avant leur arrivée, libre à vous, car nous siégeons seulement jusqu'à 1 heure aujourd'hui.

M. McINTOSH: Monsieur le président, j'ai une autre réunion à 11 heures.

Le PRÉSIDENT: Sauf erreur, nous avons dit aux maires que nous siégerions jusqu'à 1 heure. Ce n'est pas de leur faute s'ils sont en retard, car ils s'entretiennent actuellement avec le comité du cabinet.

M. McINTOSH: Afin que nous ayons le quorum, nous devrions nous rendre à l'autre réunion. Nous pourrions ensuite revenir ici.

Le PRÉSIDENT: Au bureau du ministre, on pourrait peut-être nous dire combien de temps les maires y seront retenus.

M. BELL: Je suis disposé à les attendre.

M. OLSON: Monsieur le président, avez-vous communiqué avec le président, ou le secrétaire du comité est-il en contact avec des maisons s'occupant d'analyse des prix de revient? A-t-on reçu des réponses à de telles invitations, afin que nous puissions avoir quelque...

Le PRÉSIDENT: A la suite des réunions que nous avons tenues avec le sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure, vous m'avez remis, avec M. Orlikow, les noms de certains analystes indépendants des prix de revient. J'ai discuté de la question avec le ministre et il n'y voit pas d'objection. A son avis, nous devrions naturellement interroger les analystes des prix de revient de la Commission des transports, et j'ai en main une lettre à cet effet, dont je vous donnerai lecture.

Nous sommes actuellement à établir la liste des noms des analystes indépendants des prix de revient ayant comparu devant la Commission royale MacPherson, et j'ai l'intention de discuter de cette liste avec le ministre et de la soumettre ensuite de nouveau au sous-comité. Ce sera, je l'espère, avant la fin de la présente semaine.

M. OLSON: J'espère, monsieur le président, qu'on prendra une décision à cet égard, afin que ces personnes ou ces sociétés étudient la question, car, somme toute, il leur faudra quelque temps pour analyser ces variations des prix de revient, et nous ne sommes pas pour étirer ces réunions pendant des mois. Nous devrions sans tarder charger ces personnes d'étudier la question, car cette analyse exigera beaucoup de travaux préparatoires.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez vous rendre compte des difficultés que nous avons rencontrées et que j'ai mentionnées au comité. Je n'ai pas de liste avec moi, mais, si je le peux, je la présenterai au ministre cet après-midi. Sinon, je le ferai demain matin. Il s'agit d'entrer en contact avec ces gens afin de voir s'ils peuvent se charger de ce travail.

J'ai ici une lettre, datée du 22 mars 1966 et adressée à M. C. W. Rump, secrétaire de la Commission des transports du Canada, Édifice de la gare Union, Ottawa:

Monsieur,

Le président du comité permanent des transports et communications m'a chargé de vous transmettre le désir du comité d'examiner l'analyse effectuée par la Commission des transports au sujet des prix de revient des trains de voyageurs *Dominion* et *Canadian* du Pacifique-Canadien, si, naturellement, ces chiffres sont disponibles.

Le comité vous saurait également gré de lui faire connaître le plus tôt possible la date à laquelle vous préféreriez comparaître devant le comité.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le greffier du comité,
(S.) Maxime Guitard.

Nous espérons recevoir sous peu une réponse de la Commission, et nous avons cru préférable de traiter à la fois du prix de revient du *Dominion* et du *Canadian*. La Commission des transports pourra nous fournir cette analyse. Lors de leur comparution, les représentants du Pacifique-Canadien nous ont déjà informés qu'ils mettraient à notre disposition leurs documents de travail concernant le *Dominion*. Il nous reste à savoir si nous pourrons obtenir les chiffres relatifs au prix de revient du *Canadian*.

Je proposerais que nous ajournions la séance pour environ 10 minutes, en attendant l'arrivée des maires.

M. OLSON: Une autre question. Lorsque nous aurons décidé de la maison dont nous retiendrons les services, ne serait-il pas utile de demander à l'un de ses représentants de comparaître devant le comité, pour que nous puissions lui donner quelques précisions quant aux renseignements dont nous avons besoin?

Le PRÉSIDENT: Nous ajournons la séance pour 10 minutes.

(Reprise de la séance)

• (11.00 a.m.)

Le PRÉSIDENT: J'aimerais signaler au comité que nous n'avons ajourné la séance que pendant dix minutes. Comme nous avions le quorum au début, nous commencerons la discussion; je fermerai un œil. Je voudrais vous présenter la délégation importante qui est avec nous. Je ne nommerai pas nécessairement les personnes dans l'ordre, mais à mesure que je les présenterai, je leur demanderais de bien vouloir se lever. Son Honneur le maire H. L. Henderson, de Portage-la-Prairie (Manitoba); Son Honneur le maire D. J. King, de Swift Current; Son Honneur le maire Stephen A. Magnacca, de Brandon (Manitoba); Son Honneur le maire L. H. Lewry, de Moose-Jaw; l'échevin R. J. Wiedemann, de Medicine-Hat; l'échevin C. C. Williams, de Regina; M. A. N. Gunther, commissaire industriel, Medicine-Hat; l'échevin Danzker, de Winnipeg; l'échevin A. R. Baird, de Portage-la-Prairie; l'échevin W. Linden, de Portage-la-Prairie; et M. N. Bergman, commissaire industriel, Brandon.

Messieurs, nous sommes heureux de vous accueillir aujourd'hui et, finalement, nous sommes parvenus à prendre les dispositions nécessaires pour que vous veniez nous rendre visite. Le maire Lewry sera le porte-parole de la délégation. Vous avez devant vos yeux un mémoire présenté conjointement par les villes suivantes: Winnipeg, Brandon, Portage-la-Prairie, Regina, Moose-Jaw, Swift-Current, Medicine-Hat et Calgary. Le maire Lewry lira le mémoire. Nous en avons aussi un autre de la ville de Portage-la-Prairie, qui nous sera présenté par le maire Henderson. Sans lire le mémoire, il nous fera certaines observations et répondra aux questions qu'on lui posera sur le mémoire. Nous passerons d'abord au mémoire conjoint. On m'apprend qu'un autre mémoire nous est présenté par la ville de Brandon. Il nous sera remis le plus tôt possible. Passons d'abord au mémoire conjoint, messieurs. Son Honneur maire Lewry.

Son Honneur le maire L. H. LEWRY (*Moose Jaw, Sask.*): Monsieur le président, Mme Rideout, messieurs. Nous vous remercions sincèrement de nous fournir ce matin l'occasion d'exposer nos vues, et je m'excuse au nom des membres de notre comité. Le ministre des Transports nous a retenus plus longtemps que nous l'avions prévu et nous nous excusons de vous avoir fait attendre. Voici les opinions que nous formulons à votre comité.

1. Nous représentons les autorités municipales des villes qui longent la ligne principale du Pacifique-Canadien, de Calgary à Winnipeg.

2. Nous croyons que des services de transport satisfaisants ne constituent pas seulement un attrait pour une société urbaine en croissance, mais aussi une nécessité primordiale pour la survie économique de nos villes.

3. L'abandon du service-voyageurs assuré par le *Dominion* n'est qu'un aspect du problème beaucoup plus vaste que posent les services de transport, et nous voulons surtout faire porter nos observations sur le problème en général.

4. Nous croyons que, de par leur nature, les services de transport sont plus importants que les services d'utilité publique et que le prix de revient ne doit pas être le seul ni le principal facteur à prendre en considération pour rendre une décision touchant les transports.

5. Nous ne voulons pas seulement en appeler d'une simple décision de la Commission, mais nous voulons en appeler du fonctionnement actuel de la Commission des transports elle-même. Voilà pourquoi, à notre avis, nous sommes venus témoigner, et nous adoptons cette attitude pour les raisons suivantes:

(A) Le système d'audiences utilisé actuellement par la Commission des transports et qui range les parties en adversaires, va à l'encontre d'une décision fondée sur tous les faits. Disons, par exemple, qu'une ville n'accepte pas le montant des pertes avancé par le Pacifique-Canadien lors d'une demande d'abandon d'un embranchement ou de fermeture d'une gare. En principe, la ville peut interroger des témoins. Elle peut aussi établir sa propre preuve et exposer son point de vue. Mais la ville se voit dans la situation suivante: la seule preuve possible est celle du Pacifique-Canadien, préparée minutieusement par le personnel de la société, que l'on a précisément chargé de démontrer l'existence de pertes considérables. Tout ce que la ville peut faire, c'est de prétendre que la décision a été prise il y a des mois, voire des années, et, qu'entre-temps, le Pacifique-Canadien a littéralement pris sur lui de prouver son point à partir du moment de sa décision jusqu'au jour de l'audience. Pour appuyer pareilles prétentions, la ville ne peut pas fournir autant de documents que le Pacifique-Canadien. Les seuls faits tangibles et brutaux dont la Commission est saisie sont contenus dans la preuve du Pacifique-Canadien, et la Commission décide généralement de donner suite à la demande de la société. Soyons plus précis. Nos représentants sont absolument sûrs que le Pacifique-Canadien a détérioré le *Dominion* avant de présenter sa demande à la Commission. La loi sur les chemins de fer, qui régit la Commission, est désuète. Les modifications proposées par la Commission royale MacPherson sont devenues également désuètes, bien qu'elles aient une certaine valeur. Il arrive souvent que la Commission des transports ne tienne compte que des facteurs économiques des chemins de fer, qui ont été précisément exclus du jugement de la Commission sur l'abandon du *Dominion*. A titre d'exemple, nous citons un extrait du rapport Freedman sur la controverse relative aux parcours ininterrompus.

6. On vous a sans doute fait valoir avec plus de vigueur que nous ne saurions le faire les arguments fondés sur les relations contractuelles entre le gouvernement du Canada et le Pacifique-Canadien (1880-1888), mais nous croyons fermement que la valeur de ces arguments est aussi grande en 1966 qu'elle ne l'était en 1881. A notre avis, il est illogique que le Pacifique-Canadien demande sans cesse la permission d'alléger le fardeau imposé par le contrat mais qu'il continue de retenir les bénéfices. Selon nous, il s'agit d'un contrat entier, inséparable des gares, des embranchements ou des services non rentables, ainsi que des droits miniers, des hôtels et autres placements non rentables.

7. Dans le passé, le Pacifique-Canadien est parvenu à couvrir ses pertes en mettant en valeur les ressources variées qu'on lui avait attribuées en 1881, hôtels, navires à vapeur, et ainsi de suite. Le Pacifique-Canadien s'est même

occupé de colonisation, fonction relevant du gouvernement. A cette époque, on considérait le Pacifique-Canadien comme un tout aux diverses parties reliées ensemble et dont le but était de réaliser dans l'ensemble un bénéfice ou d'accuser une perte minime. Aujourd'hui, chaque petit embranchement, chaque gare rurale ou chaque service doit être rentable. Nous nous opposons à cette attitude et, à notre avis, la situation financière actuelle du Pacifique-Canadien s'appuie pour une bonne part sur des bénéfices réalisés dans l'Ouest canadien, grâce à des droits miniers, à des ventes de terrains ou à d'autres entreprises. Nous croyons que le Pacifique-Canadien a un devoir à remplir, non seulement envers ses actionnaires mais aussi envers le pays. Un rapide coup d'œil sur les marchés démontre que la société a bien desservi ses actionnaires. Le gouvernement devrait veiller à ce qu'elle s'acquitte bien de son devoir envers le Canada.

8. Le Pacifique-Canadien et les gouvernements antérieurs ne s'en sont pas tenus strictement aux dispositions du contrat. Nous croyons donc qu'un nouvel examen de l'ensemble des rapports entre le Pacifique-Canadien et le Canada s'impose. Ce nouvel examen n'est que logique, si l'on songe aux mesures que la société aurait prises si le gouvernement canadien n'avait pas respecté ses engagements. Si à cause de pressions politiques, le gouvernement avait violé ses engagements, le Pacifique-Canadien se serait sans doute adressé sans tarder à la Cour suprême. Si l'on entreprend ce nouvel examen, il faudra étudier minutieusement les dispositions relatives aux exemptions fiscales. Les municipalités se sont toujours opposées et continueront de s'opposer à la largesse du gouvernement fédéral qui accorde au Pacifique-Canadien des exemptions de taxes municipales. Il ne fait aucun doute que le Pacifique-Canadien utilise les services municipaux, qu'il a besoin de la protection de la municipalité contre les incendies et que, dans la plupart des cas, il refuse d'assumer le coût des améliorations locales touchant à sa propriété. Il est remarquable, selon nous, que la direction du chemin de fer à propriété publique tente de faire face à la concurrence, quant à ses services-voyageurs, en vue de réduire ses pertes au minimum, alors que le Pacifique-Canadien demande des allègements à la Commission des transports.

9. Qu'un nouvel examen des relations entre le Pacifique-Canadien et le gouvernement du Canada soit entrepris ou non, des fonds devraient être réservés pour charger des spécialistes indépendants d'étudier toutes les demandes relatives à des questions ferroviaires dont la Commission est saisie. Nous croyons que ces travaux de recherche, effectués par un organisme public quelconque ou par «l'avocat du diable», comme pourra l'appeler la compagnie de chemin de fer, s'imposent et doivent être entrepris, car les municipalités immédiatement touchées par une demande n'ont pas l'argent, le temps ou le personnel voulus pour établir une contre-preuve convenable.

10. Nous estimons qu'il faudrait procéder immédiatement à un nouvel examen de tous les aspects des transports et qu'une politique nationale dans ce domaine devrait être formulée et appliquée. A moins d'une telle politique, les problèmes que posent les transports ne sauraient être réglés de façon à faciliter la réalisation de programmes comme celui des régions désignées.

En terminant, monsieur le président, nous voudrions signaler que, à notre avis, toute politique nationale en matière de transports devrait s'inspirer de théories nouvelles. Il se peut que les compagnies de chemin de fer soient obligées de collaborer entre elles et avec les autres services de transport. Il se peut qu'une commission doive régir tout le domaine des transports. Il est possible aussi qu'on doive nationaliser certains services de transport.

L'ensemble du mémoire est présenté respectueusement au nom des huit villes situées entre Winnipeg et Calgary.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Lewry. Avant de continuer, je demanderais qu'on propose que le mémoire présenté conjointement par les villes en question soit imprimé en appendice aux *Procès-verbaux* et *Témoignages* d'aujourd'hui.

M. BELL: J'en fais une proposition.

M. CARTER: J'appuie la motion.

(La motion est adoptée.)

M. REID: Monsieur le président, est-il nécessaire de faire imprimer ce mémoire en appendice, vu qu'on l'a lu au complet?

Le PRÉSIDENT: Sauf erreur, on a coutume de faire imprimer les mémoires au complet. Maintenant, comme l'a mentionné le maire Henderson, de Portage-la-Prairie, nous avons un autre mémoire sur le service-voyageurs en provenance et à destination de Brandon (Manitoba). Il nous est présenté par la ville de Brandon. Je me demande s'il ne serait pas préférable d'entendre le maire Magnacca et le maire Henderson avant que nous passions aux questions. De cette façon, nous pourrons faire inclure les mémoires dans nos *Procès-verbaux* et *Témoignages*. Cela vous convient-il? Si nous passons immédiatement aux questions sur le mémoire conjoint, nous n'aurons peut-être pas le temps d'aborder les deux autres mémoires.

Son Honneur le maire Henderson?

Son Honneur le maire H. L. HENDERSON (*Portage-la-Prairie, Manitoba*): Monsieur le président, mesdames et messieurs. Je voudrais qu'on m'excuse de ne pas avoir d'exemplaire en français du mémoire. C'est simplement parce qu'on en a terminé la préparation dans ma chambre d'hôtel, ce matin. Nous n'avons donc pas eu le temps de le faire traduire en français pour les membres du comité. Toutefois, j'abrégerai le mémoire, car je ne ferai que le résumer.

Dans la première page, nous vous remercions de nous avoir convoqués. Nous ne tentons pas de présenter un mémoire étayé de statistiques nombreuses. Nous voulons simplement vous exposer les sentiments des habitants de l'Ouest canadien, au lieu d'étaler des données statistiques, car vous n'êtes pas sans en avoir de toute sorte, qui vous ont été présentées de diverses façons et par différentes personnes. Nous ne ferons pas l'historique de la situation, car tout comme nous vous le connaissez. Mais nous voudrions vous signaler ceci: lorsque la région où je vis maintenant était une prairie sauvage, les chemins de fer luttaient entre eux pour pouvoir desservir cette partie du Canada, qui ne portait même pas encore ce nom; or, maintenant, moins d'un siècle plus tard, c'est à celui qui enlèverait le plus rapidement ses rails, surtout ceux de ses embranchements. Ce fait nous ennuie énormément, surtout quand nous songeons que le Pacifique-Canadien a reçu des Canadiens le généreux don de 25 millions de dollars et de 25 millions d'acres de terre, y compris des gisements de nickel et d'or, ainsi que tous les autres minéraux cachés dans cette terre. Mais en outre, la société a hérité des droits, des privilèges, ainsi que des responsabilités inhérents à ce don.

En deuxième lieu, je voudrais signaler très brièvement un point qui figure à la deuxième page. Les cultivateurs ont orienté leurs exploitations agricoles vers les lignes ferroviaires—surtout vers les embranchements—et cela dès le début, lorsqu'il n'y avait pas de camion ni aucun autre moyen de transport. Or voici qu'on leur demande maintenant de changer cette orientation, et ce

changement prendra beaucoup plus de temps qu'on ne leur en accorde actuellement. Autrement dit, il est peut-être nécessaire d'accorder des subventions à certains de ces cultivateurs dont la ferme était presque collé à un embranchement et qui doivent maintenant faire 50 milles pour livrer leurs céréales.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien m'excuser, monsieur le maire Henderson, parlez-vous du transport des céréales, des embranchements servant au transport des céréales?

M. HENDERSON: Oui, très brièvement.

Le PRÉSIDENT: Le comité suit une politique très stricte à cet égard; nous ne traitons que du service-voyageurs, car nous serons saisis une autre fois de la question de l'abandon d'embranchements. Nous demandons donc à tous les témoins de s'en tenir au sujet à l'étude. Je vous inviterais à revenir au service-voyageurs.

M. HENDERSON: Seulement au service-voyageurs assuré par les chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: C'est bien cela.

M. HENDERSON: Savez-vous ce qu'il vient de faire? Il vient de me retirer les paroles de la bouche. Il ne me reste presque plus rien à dire.

Le PRÉSIDENT: Je vous laisserai quelque chose.

M. HENDERSON: Eh, bien, nous voulions développer cette idée. Nous voulions aussi proposer que Winnipeg en particulier devienne un centre international d'aviation, mais il m'a retiré ce sujet.

Nous passons donc à la page 6, où nous parlons de la suppression du *Dominion* par le Pacifique-Canadien. Il n'y a pas longtemps, le Pacifique-Canadien annonçait dans tout le Canada la mise en service de deux trains spéciaux: le *Dominion* et le *Canadian*. Bon nombre d'entre nous ont cru que cette initiative donnerait un élan formidable à l'économie de l'Ouest canadien et à son système de transport. Nous nous enorgueillissions de ces trains. Mais nous constatons maintenant que l'un de ces deux trains spéciaux, le *Dominion*, est disparu. L'enterrement a eu lieu sans qu'on ne dépose de fleurs, et il semble que le *Canadian* est en voie de subir le même sort. Autrement dit, si l'on détériore le service assuré actuellement par le *Canadian* et que ce train soit aussi supprimé dans l'Ouest, notre ville et tout l'Ouest canadien s'en ressentiront vivement.

Comme on peut le voir à la page 8, nos protestations—l'Alberta n'a pas encore présenté les siennes—ont reçu l'appui de la *Manitoba Urban Association*, organisme municipal groupant les cités, villes et villages de la province du Manitoba. Elle compte presque toutes les municpalités, à l'exception d'une des plus grandes villes de la province. Nous avons aussi l'appui des personnes et associations énumérées à la page 8. En outre, la chambre de commerce de Brandon présentera son mémoirae.

Nous croyons formuler les réclamations, les demandes et les désirs de la population de l'Ouest canadien. Si ce problème n'avait surgi qu'à la suite de la suppression du train *Dominion*, il n'aurait peut-être pas été aussi grave. Mais les havitants de l'Ouest canadien et la population de nos cités, villes et villages redoutent énormément ce qui pourra survenir dans un avenir rapproché et dans un avenir plus lointain. En d'autres termes, nous nous demandons ce qui arrivera au *Canadian*. Son sort sera-t-il le même que celui du *Dominion*?

Apparemment, la Commission des transports a entendu les demandes du Pacifique-Canadien, mais nos supplications ne lui sont parvenues que comme si elles étaient venues de l'autre bout du monde. Je puis vous assurer, monsieur le président et messieurs les membres du comité, que nous ne nous tairons pas tant que le Pacifique-Canadien n'aura pas rétabli le service assuré autrefois par ses deux trains spéciaux, le *Dominion* et le *Canadian*.

Passons maintenant à la page 10. Je vais tenter d'être très bref. Si le Pacifique-Canadien a l'intention ou est vraiment décidé d'abandonner complètement son service-voyageurs, qu'il remette aux Canadiens la première subvention de 25 millions de dollars, y compris l'intérêt composé calculé annuellement, ainsi que les 25 millions d'acres de terre, les droits miniers et les minéraux qu'il a retirés, de même que les bénéfices qu'il en a récoltés.

Si la société veut passer outre à l'accord, si elle veut supprimer ses trains, très bien. Mais qu'elle nous remette notre argent, plus l'intérêt. Qu'elle nous remette nos terres, ainsi que les minéraux qu'elle en a extraits.

Je passe maintenant à la page 11. Dans cette détérioration du service assuré par le *Canadian*, nous nous intéressons au système de réservation. Je ne veux pas parler des réserves indiennes (*jeu de mots intraduisible*), mais de la possibilité de monter à bord du train. Vous pouvez vous adresser à Air Canada et mentionner que vous désirez prendre tel vol; en vingt secondes, on vous dira si ce vol est disponible ou non, si un siège de classe économique ou de première classe peut vous y être réservé. Pour ce qui est du *Canadian*, les gens du Pacifique-Canadien attendent des semaines avant de répondre à une demande de réservation; un tel service ne convient plus aujourd'hui. Les gens ne peuvent attendre des semaines pour effectuer un voyage.

En outre, dans notre ville, nous ne pouvons plus, comme autrefois, nous rendre à la gare, acheter un billet et prendre le train. Les gens du Pacifique-Canadien nous disent: «Nous devrons téléphoner à Winnipeg afin de savoir s'il y a un siège disponible». Winnipeg est notre capitale et nous la respectons grandement, mais nous ne croyons pas qu'il faille faire un appel interurbain pour monter à bord d'un train qui passe à la gare de Portage-la-Prairie. C'est en fait ce qui se produit maintenant. C'est ce qui m'est arrivé cette semaine. En conséquence, nous ne demandons pas seulement au gouvernement canadien d'étudier le système de réservation, mais aussi de le prendre en main pendant trois mois afin de voir s'il ne pourrait pas le corriger. Ces paroles peuvent sembler un peu fortes, mais c'est à peu près le seul langage que semblent comprendre ces gens.

Je ne donnerai pas de noms, qui ont été mentionnés dernièrement, de personnes qui ont dû effectué un grand nombre de communication; il s'agissait de personnes qui voyageaient sur le continent ou se rendaient outre-mer. Mais voici: des gens ont tenté de réserver un siège à bord du *Canadian*, mais on le leur a refusé. Or, étant quand même parvenus à monter à bord du train, ils ont constaté qu'il n'y avait que 14 voyageurs.

M. BYRNE: A bord du *Canadian*.

M. HENDERSON: Oui. Cela est arrivé à des maires du Manitoba. Voilà pourquoi notre mémoire est aussi catégorique. Notre conseil de ville a envoyé une résolution au gouvernement canadien pour lui demander de prendre en main le système de réservation pendant trois mois afin de voir ce qui se passe. Le Pacifique-Canadien a beau nous présenter des statistiques et nous dire que pour tant de sièges disponibles il reçoit tant de demandes; cela ne nous suffit

pas. Nous voulons pouvoir monter à bord du train, car, en somme, c'est à cette fin qu'un train est destiné. Que nous sachions, il n'est pas seulement fait pour être admiré.

J'aimerais maintenant, monsieur le président et messieurs les membres du comité, vous remercier de m'avoir fourni la chance de vous résumer ce mémoire, et j'espère que vous pourrez faire quelque chose pour nous, de l'Ouest canadien. Au cas où vous croiriez que j'ai des préjugés, ce n'est pas le cas, car je ne suis pas né dans l'Ouest. Je viens de la région où habite l'honorable représentante, des Maritimes, plus précisément de l'Ile du Prince-Édouard. J'ai donc vu différentes parties du Canada et les problèmes de l'Ouest canadien, je les vois tels qu'ils surgissent et s'amplifient dans cette région dont nous pouvons tous nous enorgueillir du rôle que la population joue dans l'ensemble du Canada. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Merci, M. Henderson. Quelqu'un pourrait-il présenter une motion portant que le mémoire de la ville de Portage-la-Prairie soit imprimé en appendice aux Procès-verbaux et Témoignages?

M. PASCOE: Je présente la motion.

M. CANTELON: J'appuie la motion.

(La motion est adoptée.)

M. BYRNE: Cela comprendra-t-il la partie...

Le PRÉSIDENT: Cela comprendra tout le mémoire, y compris la partie traitant d'Air Canada. M. Magnacca, maire de la ville de Brandon, a la parole.

M. MAGNACCA: Si vous me le permettez, monsieur le président, mesdames et messieurs, je préfère demeurer debout. Je dirai d'abord, monsieur le président, que je représente non seulement la ville de Brandon, mais aussi d'autres petites collectivités—non pas de ma propre initiative, mais sur leur demande—y compris des municipalités comme la municipalité rurale de Woodsworth, celle de Dalley, les villages de Kenton...

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, mais il n'y a pas de microphone à l'endroit où vous êtes et nous avons de la difficulté à vous entendre. Si vous pouviez prendre le siège du maire Lewry jusqu'à ce que vous ayez terminé votre mémoire, nous pourrions vous entendre.

Pourriez-vous recommencer?

M. MAGNACCA: Très bien, monsieur le président. Au cas où vous n'auriez pas saisi certaines de mes paroles, il est extrêmement important, à mon avis, de répéter que je ne représente pas seulement la ville de Brandon, à titre de maire, mais les collectivités vivant en bordure de la ligne ferroviaire m'ont demandé de bien mentionner leur nom et de vous exprimer leur inquiétude à la suite de l'abandon du *Dominion* par le Pacifique-Canadien. Il s'agit de la *Benard Branch Line Association,* de la municipalité rurale de Woodsworth, de la municipalité de Dalley, des villages de Kenton, de Lenore, d'Harding, de Bradwardine, de la chambre de commerce de Kenton, de la *Lenore Pool Association,* de la *Kenton Pool Association,* de la *Harding Pool Association* et, plus à l'est, du village de Douglas. Ces petites collectivités, monsieur le président, sont très indignées, et pour plusieurs raisons. D'abord, elles n'ont pas les moyens financiers voulus pour préparer des mémoires; elles ne peuvent pas compter, comme les villes, sur des organismes conjoints. Elles m'ont donc demandé de me faire leur porte-parole, et j'ai accepté. Ce sont leurs conseillers juridiques, MM. Doke, Buckingham, Goliath, et d'autres, qui m'ont demandé cette faveur. J'ai dit que je mentionnerais leur nom, afin que ces collectivités soient assurées que leur voix sera entendue par mon entremise. Non seulement

ont-elles appuyé notre mémoire, mais elles y ont ajouté quelques points déjà mentionnés dans le mémoire antérieur et dans celui que je vais vous présenter. Inutile donc de le répéter, mais je voudrais vous signaler que les huit villes ne constituent pas les seuls facteurs importants en cause; il y a aussi les petites collectivités.

● (11.30 a.m.)

Monsieur le président, je voudrais aussi ajouter quelques mots avant de commencer à lire mon mémoire. J'aimerais déposer comme preuve un exemplaire d'un mémoire, auquel a souscrit la chambre de commerce de Brandon et que cette dernière ville a présenté à la Commission des transports du Canada le 14 octobre dernier, à Regina.

Comme vous le savez, la préoccupation de notre région provient surtout du fait que la croissance économique de la ville de Brandon a traversé une période horrible, et il n'y a que deux ou trois ans que notre économie en est arrivée au point où la ville bourdonne d'activité. Au début de l'année, lorsque le maire a parlé des perspectives de croissance dans son discours inaugural, j'ai été renversé d'apprendre l'abandon d'un service ferroviaire et de connaître d'autres problèmes en matière de transport. Ma fierté a donc subi un choc. Je me sens déprimé, car une nouvelle usine de 30 millions de dollars est sur le point d'ouvrir ses portes. Nous venons d'inaugurer une nouvelle conserverie. Nous allons peut-être aussi mettre sur pied d'autres entreprises qui profiteront à l'ensemble du pays, et voici que nous devons faire face à l'abandon du *Canadian*, qui entreprend vers minuit le trajet dans une direction et, dans l'autre, tôt le matin. C'est le seul train de voyageurs que nous ayons. Les citoyens de Brandon doivent se rendre à Brandon-Nord s'ils veulent prendre le train du National-Canadien à six heures du matin, ce que je fais assez souvent. Savez-vous que tous les habitants de notre région de la province, qui désirent prendre le train, doivent se rendre en automobile de divers endroits jusqu'à la ville de Brandon ou à Brandon-Nord? Certains doivent parcourir jusqu'à 200 et même 300 milles.

Je veux traiter, monsieur le président, de questions qui concernent surtout notre économie en plein essor. Nous devons maintenant faire face au problème du transport.

Depuis 30 ans, la ville de Brandon jouit d'une croissance régulière. L'augmentation de la population de la ville prévue par deux maisons d'ingénieurs compétents et réputés démontre que ce taux de croissance s'élèvera. Une feuille annexée au présent mémoire et appelée Annexe I renferme toutes les données statistiques sur ce taux de croissance et l'augmentation prévue de la population.

En plus de pourvoir aux besoins de cette population urbaine, la ville de Brandon, il faut le signaler, est le centre d'une très vaste région commerciale qui compte actuellement 186,000 habitants. On peut facilement s'en rendre compte quand on pense que Winnipeg est le centre le plus rapproché à l'est et Regina, à l'ouest. Il n'existe aucun centre d'importance au nord ou au sud.

Brandon jouit aussi d'une croissance industrielle régulière et d'une augmentation du nombre des emplois disponibles. Le lecteur pourra se reporter à l'Annexe II ci-jointe, préparée par notre commissaire industriel, qui donne une idée assez exacte de cette croissance et des perspectives d'avenir.

Cette région en pleine croissance aura besoin de nouveaux moyens de transport dans un avenir assez rapproché. Nos citoyens ne sauraient accepter, pour employer un euphémisme, la suppression d'un des services actuels, qui nuirait considérablement à l'expansion en cours.

Afin de promouvoir le développement de la ville de Brandon, les citoyens de cette région ont mis sur pied, par l'intermédiaire de leur conseil de ville, une commission industrielle pourvue d'un commissaire employé à plein temps, de bureaux adéquats et de service de secrétaire.

De plus, pour favoriser l'essor industriel de notre ville, le conseil de ville a rendu disponible à un prix très abordable pour l'industrie, un grand terrain qui sera converti en parc industriel.

Nous soumettons que pour développer une ville comme celle de Brandon, et ce, afin de favoriser l'embauchage de nos enfants, il convienne d'établir des facilités de transport de toutes sortes. Ces facilités de transport devraient même aider à ce développement!

Il est assez difficile de produire par écrit les nombreuses plaintes que le maire et les membres du conseil en général entendent des citoyens, concernant l'insuffisance du service actuel de passagers. Cependant c'est un fait qu'il soit souvent difficile d'avoir un billet sur les trains de passagers au moment où on désire voyager. Il n'est pas toujours possible de faire ses réservations plusieurs semaines à l'avance, étant donné qu'on ne peut pas toujours faire des plans aussi longtemps à l'avance; c'est pourtant ce qu'il faut faire avec le service actuel. De plus, la maladie et la mortalité font que souvent l'on doit pouvoir obtenir une accommodation immédiate.

Afin de suivre l'expansion industrielle déjà en progression dans cette région et afin d'attirer de nouvelles industries et fournir en même temps aux citoyens des accommodations adéquates, le maire et le Conseil de ville de Brandon font pression auprès du gouvernement du Canada pour qu'il prenne les mesures suivantes:

> Établir une politique selon laquelle la ville de Brandon ainsi que toutes les villes de l'Ouest canadien, soient pourvues d'un service de chemin de fer adéquat, service de passagers, d'express et de marchandises.

On me dit que cela n'est pas trop important. J'ai dit cela parce que vous avez corrigé M. Henderson sur la question des trains de marchandises.

Le PRÉSIDENT: La remarque venait du maire Henderson.

M. MAGNACCA: Il interrompt les autres orateurs, mais il n'aime pas qu'on lui fasse la même chose.

> de telles facilités non seulement pour accommoder la population et les besoins actuels, mais aussi pour favoriser l'accroissement immédiat apparent de ce centre ainsi que d'autres centres urbains.
>
> Nous soumettons respecteusement la présente à votre attention immédiate.
>
> Préparé par l'échevin G. D. Box
> pour, et au nom du
> maire et du Conseil de ville
> de Brandon,
> le 21 mars 1966.

On y a inclus également quelques statistiques qui intéresseront, j'en suis sûr, le Comité, mais je n'ai pas l'intention de vous les lire.

Si vous le permettez, j'aurais quelques remarques à faire. J'ai déjà souligné le fait que Brandon est actuellement en plein essor. Nous sommes certainement concernés par les problèmes de transport et plus particulièrement par les incertitudes auxquelles nous devons faire face dans les prochains jours. Le «Dominion» ne suffit pas à lui seul. Nous avons besoin d'un meilleur service de transport, si possible, entre Winnipeg, Brandon, Régina, et de retour. Cependant, je ne sais pas de quelle façon ils veulent arranger cela. Je prétends que le «Dominion» doit faire le trajet de retour plutôt que de trouver d'autres alternatives à ce moment-ci. Le Pacifique-Canadien doit profiter de l'occasion

pour se rehausser et il doit favoriser l'économie grandissante dans l'Ouest, en y apportant des services réguliers de trains. Des trajets plus courts et des trains plus rapides pourraient bien être une solution, mais nous désirons toujours le «Canadian». Retourner la poste et les services d'express. Je mentionne cela, monsieur le président, parce qu'il s'agit là d'une affaire vitale pour les chemins de fer. A cela j'ajouterais les services de passagers. Le Pacifique-Canadien a agi comme s'il n'était pas intéressé à demeurer dans le domaine des services de passagers, de la poste et d'express, et pourtant l'Acte de l'Amérique du Nord britannique mentionne ces services comme étant la fonction première du Pacifique-Canadien.

J'ai ici, monsieur le président, un certain nombre de télégrammes qu'on m'a demandé de lire. Je pense que ce ne soit pas nécessaire. Tout le monde désire monter sur le wagon commun, parce que c'est vraiment une des situations les plus sérieuses dans les provinces des prairies. Je sais qu'il y en a dans l'Est qui ont leurs problèmes, de même que plus loin dans l'Ouest. Je réalise que nous sommes presque sectionnés dans ce pays à cause de nos problèmes, mais ne faisons pas de ceci un autre problème de section. Prenons conscience du fait que le «Dominion» traverse le Canada dans son entier, d'un océan à l'autre, et que nous avons besoin d'unifier le transport ferroviaire, et ce, maintenant plus que jamais. L'économie est bonne. Voici que le gouvernement dépense des sommes non dévoilées pour favoriser l'industrie de l'apprentissage dans les prairies. Vous le nommez, et il est là. Cependant, cela s'avère inaccessible à cause de l'abandon de projets semblables, telle cette ligne de chemins de fer.

Je voudrais profiter de cette occasion pour vous remercier, monsieur, ainsi que les membres de votre Comité, pour votre considération. J'essaierai de répondre à toutes les questions qui me seront posées.

Le PRÉSIDENT: Nous disposons d'une heure et demie. Peut-être que nous pourrons continuer après une heure si les membres désirent vous poser d'autres questions, mais je demanderais aux membres de s'en tenir à cette limite d'une demi-heure que nous nous sommes volontairement imposée. Nous essaierons de poser nos questions le plus succinctement et le plus brièvement possible. La liste de ceux qui veulent nous poser des questions est passablement longue. Tout le monde devrait avoir la possibilité de poser ses questions pendant que la délégation est ici. Nous n'avons pas la permission de siéger cet après-midi en même temps que la Chambre siège; c'est pourquoi notre temps est limité.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, puis-je proposer que la période de questions accordée à chaque membre soit limitée à dix minutes?

M. CANTELON: Je pense que ce serait sage.

M. ORLIKOW: Si cela m'est permis, puis-je proposer que pour cette réunion seulement, chaque membre soit limité à dix minutes dans ses questions?

M. REID: J'appuie la proposition?

La motion est adoptée.

M. MARK H. DANEKER (*Conseiller municipal, Winnipeg*): Monsieur le président, certains membres de notre délégation doivent quitter leur hôtel à 2 h. 30 pour prendre leur avion.

Le PRÉSIDENT: Je demanderais à tous les membres du Comité d'en prendre note.

M. ROY WIEDEMANN (*échevin, Medecine Hat*): Monsieur le président et messieurs, en autant que Medicine Hat est concernée, nous aimerions simplement souligner quelques points, et puisque nous nous en tenons à la question du service des chemins de fer pour passagers, nous aimerions souligner le fait que nous n'acceptons pas les coûts tels que soumis par le Pacifique-Canadien au

cours des dernières délibérations concernant le «Dominion». Nous n'acceptons pas les projections contenues dans le rapport MacPherson selon lesquelles le gouvernement était responsable de ce rapport. De toute façon, à ce moment-là l'économie était à la baisse et les projections dont il est fait mention étaient des projections de cette économie à la baisse, et par conséquent elles ne sont pas appropriées.

Pour ce qui est de Medicine Hat, le Conseil estime qu'il est lésé par la présence de deux bureaux qui ont trait au service des passagers. Ils opèrent selon des normes étroites. En guise d'exemple, nous pouvons citer une situation de 1961 au moment des enquêtes sur la discontinuité du service de *Trans Air*. A cette époque, le tarif pour un voyage, aller seulement, de Medicine Hat à Calgary était de $16. Avant cette enquête le Pacifique-Canadien a réduit son tarif de chemin de fer à $4.05. Ceci a résulté plus tard dans une réduction statistique des tarifs aériens pour l'usage des commodités de la voie aérienne, et ce fut octroyé. Maintenant le Pacifique-Canadien a augmenté ses tarifs à $8.00, et comme résultat nous avons l'impression que s'ils voulaient affecter Medicine Hat (et nous ne disons pas que c'est ce qu'ils voulaient faire, parce que nous sommes convaincus que ce n'est pas le cas), ils ne pouvaient le faire, de meilleure façon qu'en adoptant les procédures qu'ils ont adoptées, à savoir la réduction et l'augmentation subséquente du coût des tarifs de passagers. S'il est quelques conclusions à tirer de cela, nous suggérerions respectueusement la mise sur pied d'une sorte de ligne de conduite pour empêcher une autre réduction des services actuels. Nous voulons dire par ceci qu'il devrait y avoir une vérification absolue, ou encore le maintien d'une surveillance consistante pour protéger contre d'autres réductions. Nous pensons que la question se résume à savoir qui vient avant, la poule ou les œufs; est-ce que le service doit être dégradé d'abord et qu'ensuite on fasse une demande pour obtenir la permission de réduire les services, ou au contraire est-ce que le public voyageur devrait se servir moins des services du Pacifique-Canadien et qu'ainsi il le déprécie?

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Wiedemann. Je n'ai qu'une remarque à faire. Le rapport de la commission royale d'enquête MacPherson n'a rien à faire avec le gouvernement, qui n'est pas responsable du rapport de cette Commission. La commission royale d'enquête a été mise sur pied, et des recommandations furent apportées au gouvernement au pouvoir à l'époque. Ainsi le gouvernement n'avait aucune responsabilité en cette matière.

M. OLSON: Monsieur le président, avant que vous ne commenciez à calculer mes dix minutes, j'aimerais apporter une correction aux délibérations du Comité. Je ne sais pas exactement à quelle page, mais à plusieurs endroits dans les témoignages, on rapporte que j'ai parlé de «privilèges passés». Ce que je voulais dire, c'était «privilèges de passe».

J'aimerais témoigner ma reconnaissance aux maires et aux conseils des différentes villes qui ont comparu devant nous. J'aimerais poser une question à M. Lewry. A l'alinéa cinq de la première page de votre mémoire, vous dites que vous n'êtes pas satisfait de la façon dont la commission des transports du Canada opérait maintenant. Je vous demande si cela signifie que vous estimez les commodités de la commission des transports inaptes à s'occuper de ses applications d'abandon de train de la dimension du «Dominion».

M. L. M. LEWRY (*Maire, Moose Jaw*): Nous pensons que la Commission des transports a un mandat pour ses opérations, mandat qui n'est pas suffisamment puissant pour lui permettre d'obtenir des témoignages sur les chemins de fer, sauf pour les questions d'ordre économique.

M. OLSON: A l'alinéa suivant, vous dites qu'à votre avis le système contradictoire d'enquête n'est pas adéquat. Lorsque vous dites «Nous désirons faire appel à la Commission des transports, tel qu'elle opère présentement», vous en tenez-vous à la méthode du système contradictoire pour entendre les témoignages ou est-ce que vous voulez dire plus que cela?

M. LEWRY: Cela pourrait se limiter au système selon lequel elle opère. Nous ne sommes pas en mesure de fournir le même genre de témoignages que le Pacifique-Canadien. C'est la façon de procéder de la Commission.

M. OLSON: En d'autres mots vous ne croyez pas que tous les faits ainsi que toutes les différentes opinions soient allégués à la Commission des transports?

M. LEWRY: Il est presque impossible de faire la même sorte de travail que les chemins de fer.

M. OLSON: Monsieur Wiedemann, est-ce que votre ville ou quelque officier de votre ville a déjà essayé de comparer ou de concilier le compte rendu des coûts du Pacifique-Canadien avec, par exemple, l'allocation des coûts du Bureau fédéral de la statistique?

M. WIEDEMANN: Oui, nous avons fait cela, et les résultats ne coïncident pas.

M. OLSON: Aviez-vous des doutes à l'esprit, après avoir examiné cela et tenté de le comparer avec d'autres coûts disponibles et avec l'information publique?

M. WIEDEMANN: Oui. Monsieur Olson, me permettez-vous de répondre à votre question précédente concernant l'alinéa 5? Je pense que l'alinéa 9 de la page 4 du mémoire répond à cette question.

M. N. BERMAN (*commissaire industriel, Brandon*): Je peux donner à M. Olson une partie de la réponse. Certains parmi nous ont l'impression que lorsque le Pacifique-Canadien apporte des chiffres aux enquêtes de la Commission des transports, les avocats des provinces et ainsi de suite ont réussi à les contester et à les questionner, et même la Commission les trouvait coupables sur plusieurs points. Cela a créé un soupçon qui a existé dans toutes les enquêtes futures de la Commission.

M. OLSON: Conseiller Wiedemann, est-ce que la cancellation du «Dominion» a eu un effet préjudiciable immédiat sur la ville de Medicine Hat?

M. WIEDEMANN: Cela a eu un effet préjudiciable spécifique sur l'industrie des fleurs. Je veux dire par là l'industrie de la serre. Les services fournis par le «Canadian» ne répondaient pas aux exigences de l'industrie des fleurs en dollars et en cents.

M. OLSON: Est-ce que le Pacifique-Canadien s'est occupé de remplacer par un autre service le transport de ces fleurs coupées, après la discontinuité du «Dominion»?

M. WIEDEMANN: Oui, ils ont fourni un certain service, mais c'était insuffisant.

M. OLSON: C'était insatisfaisant? Est-ce qu'ils l'ont corrigé maintenant?

M. WIEDEMANN: Ce qui est arrivé, c'est que le Pacifique-Canadien a imposé un embargo sur l'envoi de ces fleurs, au «Canadian» en ce qu'ils n'accepteraient pas la responsabilité de l'envoi de ces fleurs parce que, selon eux, ils n'avaient pas le nécessaire pour protéger ces fleurs.

M. OLSON: Cependant, je crois qu'à l'enquête de la Commission des transports, lorsqu'on a soulevé cette question, le Pacifique-Canadien avait l'intention de prendre les mesures pour apporter plus de facilités de transport qui s'avéreraient adéquates. Est-ce qu'ils ont fait cela?

M. WIEDEMANN: Elle étaient inadéquates.

M. OLSON: J'aimerais vous poser une question. Lorsque le Pacifique-Canadien a assisté à l'enquête de la Commission des transports, ils ont déclaré que le «Canadian» pourrait se charger de tous les services de passagers et de tous les autres services qui ont été perdus à la suite de la discontinuité du «Dominion». Est-ce que le «Canadian» a fourni un bon service, l'hiver passé?

M. WIEDEMANN: Non, monsieur. A un moment donné à Medicine Hat, et j'imagine qu'il en était ainsi dans le reste du Canada, vous pouviez régler votre montre d'après les arrivées et les départs des trains du Pacifique-Canadien. Si vous faisiez cela actuellement, vous auriez certainement des problèmes.

M. OLSON: Sont-ils si souvent en retard?

M. WIEDEMANN: Nous avons constaté qu'ils étaient en retard dans 50 p. 100 des cas, et quelquefois même dans 75 p. 100 des cas.

M. OLSON: Combien avaient-ils d'heures de retard dans certaines occasions?

M. WIEDEMAN: Dans certains cas, de trois à huit heures de retard.

M. OLSON: Je ne veux pas dépasser les dix minutes qui me sont allouées, mais j'aimerais poser une autre question. A l'alinéa 9, vous suggérez qu'on entreprenne des recherches expertes et indépendantes sur toutes ces applications. Pensez-vous que ces recherches devraient être effectuées par la Commission des transports ou par le gouvernement fédéral? Qui, à votre avis, devrait s'occuper d'engager le personnel nécessaire?

M. WIEDEMANN: Le gouvernement fédéral.

M. OLSON: J'ai une autre question à vous poser. A la page 5 de votre mémoire, il y a un énoncé qui se lit comme suit:

> En conclusion, nous aimerions souligner, qu'à notre avis, toute politique de transport national devrait être fondée sur un esprit nouveau.

Pourriez-vous expliciter quelque peu le terme «esprit nouveau»?

M. WIEDEMANN: Pour ce qui est de «l'esprit nouveau», j'estime que l'approache doit être une approche globale du transport. Elle doit couvrir le champ dans son entier. Elle doit considérer le pur fait du changement technologique dans la mesure où ce changement est anticipé. Nous sommes d'avis qu'il est incompatible d'avoir deux conseils qui dirigent la même chose.

M. OLSON: Je comprends, mais ce n'est pas le point que je veux clarifier. Voulez-vous le rétablissement du service des passagers qui a été essentiellement le même au cours des dernières 50 ou 60 années ou si, lorsque vous parlez d'un «esprit nouveau», vous faites allusion à un genre de service autre que celui qui vous est maintenant offert par le «Canadian» ou le «Dominion»?

M. WIEDEMANN: Nous estimons que le service devrait être amélioré pour répondre à la demande, et comme question de fait le système de transport pourrait être utilisé pour créer une plus grande demande et une industrie plus considérable.

M. OLSON: J'aimerais poser une dernière question à M. Henderson. Vous avez dit qu'une fois quelqu'un s'était vu refuser une réservation, même s'il n'y avait que 14 personnes sur le train.

M. H. L. HENDERSON (*maire, Portage-la-Prairie*): Oui, selon sa déclaration.

M. OLSON: Il n'y avait que 15 personnes sur tout le train?

M. HENDERSON: C'est ce qu'il a déclaré.

M. OLSON: Pourrions-nous demander à M. Henderson de nous donner la date de cet incident de façon à ce que nous puissions le vérifier?

Le PRÉSIDENT: M. Henderson peut le vérifier et communiquer ces renseignements au greffier.

M. OLSON: Monsieur le président, je n'ai pas d'autre question et mes dix minutes sont expirées.

M. PASCOE: Monsieur le président, M. Olson a déjà posé quelques-unes des questions que je voulais poser, mais j'en ai deux ou trois autres. D'abord j'aimerais demander si les questions soulevées dans ces mémoires ont été abordées de façon à peu près complètes lors de votre rencontre avec les ministres du cabinet?

M. LEWRY: Nous avons eu une réunion très profitable avec le comité du cabinet. M. Pickersgill qui présidait la réunion, nous dit qu'il n'avait aucune objection à ce que nous annoncions le fait qu'il favorisait grandement un seul conseil qui s'occupe de toutes les commodités de transport.

M. PASCOE: C'est le point que je voulais soulever. Vous l'avez dit assez clairement lorsque vous vous êtes montré en faveur d'un seul conseil pour le système de transport tout entier.

M. LEWRY: Notre objectif premier est de suggérer qu'un seul conseil s'occupe de toutes les commodités de transport.

• (12.00 p.m.)

M. PASCOE: Votre énoncé est assez clair; vous prétendez dans votre mémoire que le Pacifique-Canadien a une obligation morale de fournir des services de passagers et autres, et ce, dans une perspective d'intérêt public plutôt que de dollars et de sous?

M. LEWRY: Nous croyons que le Pacifique-Canadien a une obligation morale et aussi légale de remplir les conditions auxquelles il s'est engagé par contrats. Comme je viens de le dire, il ne s'agit pas seulement d'une obligation morale, mais bien d'une obligation légale. Lorsque les représentants du Pacifique-Canadien ont témoigné devant le Comité, on a fait certaines déclarations à l'effet que le Pacifique-Canadien respectait ses responsabilités légales. Nous ne sommes pas de cet avis.

M. PASCOE: En d'autres mots, il est dit dans la loi concernant le Pacifique-Canadien: «Et la compagnie devra par la suite et toujours voir au maintien, au travail et au fonctionnement de Pacifique-Canadien, et ce de façon efficace», vous prétendez qu'elle a une obligation morale de fournir des services adéquats.

M. LEWRY: Oui, et elle a aussi une responsabilité légale.

M. PASCOE: En vous posant des questions, M. Olson a souligné quelques effets de la diminution des services de passagers sur les municipalités. Nous avons discuté de cette question dans le passé, et je crois que c'est M. Sinclair

qui affirmait qu'ils avaient vérifié cela de façon très attentive et qu'ils n'avaient pu déceler aucun effet défavorable aux municipalités comme résultat de leur diminution des services de passagers et autres. Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de cela?

M. LEWRY: Je pense que si leur vérification avait été aussi compréhensive que leur dégradation du service du *Dominion* depuis le temps qu'on leur a demandé de le réinstaller, c'est qu'ils ont fait du bon travail en essayant de décourager l'usage de leurs trains; et l'effet sur la municipalité en autant que le Pacifique-Canadien est concerné, et vice versa, c'est que le Pacifique-Canadien n'a mis aucun service disponible. Ils sont à faire la même chose avec le *Canadian*. L'effet préjudiciable à la municipalité c'est que le Pacifique-Canadien ne représente plus un moyen efficace de transport.

M. PASCOE: Est-ce que cela a un effet nocif sur l'économie des municipalités?

M. LEWRY: Eh bien, pour ce qui est de la ville de Moose Jaw, l'économie a été affectée par une diminution du nombre d'employés du Pacifique-Canadien.

M. N. BERGMAN (*commissaire industriel, Brandon, Manitoba*): Monsieur le président, j'aimerais compléter ce qui a été dit. Malgré l'argument du Pacifique-Canadien soutenant qu'il n'y eut aucun préjudice subi par les petites municipalités à cause des services fournis, nous savons que la commission Fredman a découvert de façon conséquente que dans les petites villes, comme celles que plusieurs parmi nous représentent ici, il y eut un effet nocif sur la municipalité. Nous préférons soutenir les témoignages soumis par une autre étude. Même les plus petites villes en sont affectées.

M. PASCOE: Au cours d'une autre enquête, j'ai demandé une question spécifique sur le fait que le Pacifique-Canadien fournisse un train tous les jours ou une ligne de chemins de fer entre Calgary et Winnipeg pour le transport local, qui pourrait également servir d'embranchement au *Canadian*. Je n'ai pas le texte en mains, mais je me rappelle que M. Sinclair a déclaré que le Pacifique-Canadien serait intéressé à cela si les villes acceptaient de garantir toute perte possible encourue par un service de ligne de chemin de fer. Quelle est votre opinion là-dessus?

M. LEWRY: Notre opinion sur cette question, en autant que les municipalités sont concernées, c'est que nous avons subventionné le Pacifique-Canadien pendant un certain nombre d'années en leur concédant des taxes, et voici que maintenant parce que nous leur demandons de rencontrer leurs engagements contractuels, nous ne sommes pas prêts de les subventionner.

M. HENDERSON: Nous n'aurions pas d'objection à les subventionner s'ils nous donnaient les profits qu'ils tirent des autres domaines.

M. PASCOE: Ceci m'amène à ma question suivante: En ce qui concerne le paiement des taxes pour les services dont bénéficie le Pacifique-Canadien, est-ce que ce dernier paie des taxes (taxes locales, j'entends), à la ville de Moose Jaw?

M. LEWRY: Comme vous le savez ils n'en paient pas pour les propriétés de leur ligne principale. Mais dans la ville de Moose Jaw, où ils ont loué des propriétés pour fins industrielles et commerciales, on doit payer une certaine somme d'argent ou des octrois au lieu de taxes, et c'est le locataire à qui la propriété est louée qui doit le faire.

M. PASCOE: Quand j'ai soulevé cette question d'un train de tous les jours, j'ai demandé au Pacifique-Canadien s'il serait prêt à céder ses droits de passage à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, si ces derniers acceptaient de fournir ces services. Est-ce qu'il serait utile que la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada aient un droit de passage sur la ligne principale du Pacifique-Canadien?

M. LEWRY: Bien, monsieur Pascoe, dans le dernier alinéa de notre mémoire, nous suggérons cette mesure comme étant nécessaire. Les compagnies de chemins de fer seraient obligées de coopérer l'une et l'autre de même qu'avec d'autres facilités de transport. C'est ce que nous avions à l'idée.

M. PASCOE: Cela fait partie de votre esprit nouveau dont vous parliez?

M. LEWRY: Oui, c'est exact. Et je pense que ceci répondra à la question de M. Olson; nous disons que l'expression esprit nouveau comprend un tas de choses. Nous ne pouvons peut-être pas les mentionner toutes maintenant, mais cela comprendrait des trains de tous les jours, et cela pourrait signifier un fonctionnement réciproque sur les voies ferrées de l'autre. Ils procèdent présentement de cette façon dans les provinces de l'Est avec leurs trains communs et avec leur service de correspondances et d'intercorrespondances dans les villes où ils fournissent des réseaux de voies ferrées pour l'industrie.

M. PASCOE: Je suis désolé mais j'ai une autre question. Si je comprends bien nous aurons une analyse indépendante de recherches expertes sur le facteur coût. Si cela se concrétise est-ce qu'on pourrait aviser les représentants de ces villes de la date de l'enquête car ils seront peut-être intéressés à y assister?

M. LEWRY: Oui, nous serions très intéressés.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes le suivant, monsieur Reid.

M. REID: M. le président, j'ai un certain nombre de questions. J'aimerais adresser ma première question au conseiller Danzker de Winnipeg. A la page 4 de votre mémoire, il y a un énoncé à l'effet que les municipalités se sont toujours opposées et continueront de s'opposer fermement à ce que le gouvernement fédéral accorde des profits de taxes municipales au Pacifique-Canadien. En ce qui concerne la ville de Winnipeg, n'est-il pas vrai que cette ville a obtenu que le Pacifique-Canadien fasse le trajet de Selkirk à Winnipeg, à cause de ces bénéfices de taxes?

M. DANZKER: Bien, c'est de l'histoire ancienne maintenant.

M. REID: Oui. Ce n'est pas le gouvernement fédéral mais bien la ville de Winnipeg qui a délibérément attiré le Pacifique-Canadien à venir à Winnipeg.

M. DANZKER: Non. Il y avait alors plusieurs circonstances atténuantes à ce moment-là, que je ne pourrais pas expliquer avec le temps que j'ai à ma disposition. Pendant que j'ai la parole monsieur le président, j'aimerais profiter de l'occasion pour souligner le fait que la ville de Winnipeg a soumis un mémoire à la province du Manitoba (en fait, à tous les organismes intéressés), et j'aimerais suggérer, monsieur le président, que le mémoire de la ville soit inclus dans notre soumission ici aujourd'hui. Je ne veux pas me répéter à ce moment, parce que je pense que Winnipeg tout comme Calgary, n'a fait qu'effleurer la situation et que nous soyions en quelque sorte différemment situés; nous reconnaissons néanmoins les besoins et l'importance des soumissions telles que nous vous les présentons ce matin. Nous les appuyons de tout coeur et nous sommes d'accord avec tout ce qui est introduit ici aujourd'hui.

M. REID: Je m'adresse maintenant à l'orateur principal, M. Lewry. N'est-il pas vrai que cet énoncé contenu dans le mémoire indique que les municipalités concernées semblent maintenant considérer le Pacifique-Canadien non pas tellement dans son aspect profit mais plutôt dans son aspect coût total; en d'autres mots, ils veulent enlever les profits au Pacifique-Canadien parce que les profits totaux qu'ils ont tirés de l'opération ferroviaire dans leur municipalité ne constitue plus un facteur de plus-value.

M. LEWRY: Je vous réfère aux profits totaux que le Pacifique-Canadien a touchés quand ils ont entrepris de fusionner les dépenses de ce pays. Ils ont reçu ces profits et ces derniers ont été écrits lors de l'entente. On a laissé entendre aux municipalités qu'elles devaient donner ces concessions de taxes.

Nous avons un cas en Saskatchewan où les villes de Moose Jaw et de Regina sont traversées par la voie principale du Pacifique-Canadien et parce qu'elles sont sur cette voie principale elles ne reçoivent pas de taxes ou d'octrois tenant lieu de taxes du Pacifique-Canadien. Pour comparer, nous avons le cas de Saskatoon, ils sont sur un embranchement à cet endroit et ils reçoivent une taxe complète.

M. REID: A la page 2 de votre exposé, vous dites que le Pacifique-Canadien a dévalué le *Dominion*. Maintenant, une des façons par laquelle ils l'ont empiré selon votre exposé, est par le service de réservations inadéquat qu'on y offre.

M. LEWRY: Faites-vous allusion au *Dominion* ou au *Canadian*?

M. REID: Aux deux. Existe-t-il d'autres manières par lesquelles ils auraient porté atteinte à l'efficacité du service?

M. LEWRY: Je ne sais pas si vous étiez ici à ce moment, M. Reid, mais j'ai déclaré que lorsque le conseil a ordonné la réinstallation du *Dominion* pour une si courte période, que nous de l'ouest, l'appelions le Toonerville Trolley. Ils n'apportaient rien. Nous avions des preuves à la première audience à Moose Jaw, lorsque les maires se sont réunis.

M. REID: Non; je veux dire avant cela. Selon la soumission ceci a été une détérioration qui a eu lieu durant les quatre ou cinq dernières années, et nous savons que le service de réservations est dépassé de 10 ou 15 ans. Mais je demande si quelque chose d'autre a pu amener un mauvais service par exemple le retrait des wagons-restaurants et le reste.

M. BERGMAN: Ils ont enlevé les wagons-lits et restaurants et réduit tout le reste jusqu'à ce qu'ils finissent le 7 septembre avec deux voitures, un fourgon à bagages et une locomotive diesel.

M. REID: Maintenant, était-ce la politique du Pacifique-Canadien depuis la mise en circulation du *Dominion* de changer l'allure du train de la saison touristique d'été à la période d'hiver.

M. BERGMAN: Oui. En 1964 ou 1965, ils ont enlevé les services de wagons-restaurants et wagons-lits durant l'hiver.

M. REID: Pour aller plus loin, n'y a-t-il pas eu des changements faits dans le service du train de façon à prendre en considération les différents modes de circulation existant à différentes époques de l'année?

M. BERGMAN: Je crois que ceci se passait vers 1960 mais je devrais vérifier ceci.

M. LEWRY: Ils ont effeuillé leur mode de transport jusqu'à ce qu'il ne reste rien.

M. C. C. WILLIAMS (*Conseiller municipal, Regina*): Il fut un temps, monsieur le président, où le *Dominion* était un train magnifique à peu près le même que le *Canadian* actuel. Quelq'un vient de mentionner les voitures restaurants, dortoirs et observatoires. Tout à coup, nous les trouvons passant furtivement à travers la ville de Regina à sept ou huit heures du soir avec un

forgon et une ou deux voitures de voyageurs. Il y eu une telle différence que les gens de Regina ne purent l'ignorer et ils étaient irrités par ce qui avait été fait. Comme tout résultat, il existe un sentiment anti-Pacifique-Canadien assez marqué dans la ville de Regina.

M. REID: Nous avons beaucoup de difficulté avec le problème coût de revient. Se peut-il qu'une des raisons du déclin du *Dominion* soit le fait que le Pacifique-Canadien considère que le service des passagers, dans les meilleures conditions, lui permettrait tout juste d'arriver et que de dépenser pour l'achat d'équipement important afin de rénover le *Dominion* est une perte d'argent injustifiable.

M. WILLIAMS: Le Pacifique-Canadien a fait des millions et des millions de dollars avec le territoire dont nous parlons aujourd'hui de Winnipeg à Calgary—plusieurs millions de dollars; je dirais des centaines de millions de dollars. Maintenant, lorsqu'ils ont trouvé qu'ils avaient un service voyageurs à cet endroit qui ne payait pas ils l'ont enlevé et selon nous, nous croyons qu'ils ont l'intention d'enlever le *Canadian.*

Il est facile de faire pérécliter le *Canadian* aussi; tout ce qu'ils ont à faire est de ne pas mettre suffisamment de wagons-lits et de rendre difficile aux gens l'obtention de réservations. Les gens en auront vite assez et ne tenteront pas de voyager. Alors le Pacifique-Canadien peut dire qu'ils perdent de l'argent avec le *Canadian.* Mais je ne crois pas qu'il soit justifiable d'enlever aucun de ces trains si l'on considère le fait qu'ils ont apporté une somme d'argent considérable sur une période d'environ 80 ans. La somme d'argent qu'ils ont apportée est sensationnelle.

M. REID: Serait-il exact de dire que la valeur principale du *Dominion* pour l'ouest du Canada soit due au fait qu'il permettrait un moyen de transport quotidien.

M. LEWRY: C'est dû à cela en partie.

M. REID: Je n'ai entendu personne en parler et il n'est pas question dans votre exposé du service trans-continental. Mais j'ai beaucoup entendu parler au sujet du service de Brandon à Winnipeg, de Brandon à Regina et de Regina à Calgary. Est-ce un problème local?

Le PRÉSIDENT: M. Reid, pourriez-vous formuler vos questions une à la fois de façon à ce que le témoin puisse avoir la chance de répondre?

M. HENDERSON: M. le président, en ce qui concerne le *Canadian* et le *Dominion,* ils sont vraiment deux trains totalement différents. Le *Canadian* arrête à Winnipeg, Portage La Prairie et Brandon et alors le Manitoba est fini. Mais le *Dominion* arrête aux divers endroits intermédiaires; il arrête à Virden et à Carberry. Alors, il y a trois arrêts en tout du *Canadian* au Manitoba—au moins trois annulations du *Dominion.*

M. REID: En d'autres mots, il semblerait qu'il est plutôt considéré comme un train local.

M. HENDERSON: Oui, local; c'était une combinaison.

M. LEWRY: Quand le *Canadian* venant de l'ouest arrive à Moose Jaw, il est 2:30 heures du matin; venant de l'est, il y arrive vers 5 ou 6 heures. Quelques-uns de nos délégués de Moose Jaw sont venus par le *Canadian.* L'un deux a demandé s'il était possible d'avoir une tasse de café; le conducteur leur a dit qu'il pouvait tout aussi bien commander une entrecôte puisse qu'on ne pouvait rien obtenir sur ce train.

M. REID: Avez-vous eu quelque expérience dans l'utilisation du service de réservation N.C.-P.C.?

M. S. MAGNACCA (*Maire, Brandon*): Oui, je voyage beaucoup. Je dois habituellement me lever à 5 heures du matin et me rendre à la gare du National-Canadien, en dehors de Brandon nord, qui est environ 10 ou 12 milles au nord, de façon à arriver à Winnipeg à 9 heures. Cependant, pour rentrer à Brandon après la session du matin, je quitte à 2 heures et demie de l'après-midi par autobus et j'entre à Brandon à 5 h. 45. Ceci est une des choses dont je dois m'accommoder.

M. WILLIAMS: C'est un luxe de pouvoir voyager par le National-Canadien; vous montez dans un train local et vous vous rendez à Saskatoon en deux ou trois heures et alors vous pouvez prendre le train de grande ligne dans l'une ou l'autre direction, alors qu'il est fatiguant d'utiliser le *Canadian* à 3 heures du matin.

M. LEWRY: Nous avons eu plusieurs expériences aussi. Certains conduiront leur auto de Moose Jaw à Chamberlain, 30 milles au nord et prendront le train de jour venant de Regina allant à Saskatoon et là prendront le trans-Canada du National-Canadien.

M. WILLIAMS: On en vient au fait qu'avec le *Canadian,* il n'y a pas de service local. Le Pacifique-Canadien n'offre rien de tel qu'un service local à travers les prairies. Quelqu'un à mentionné qu'ils arrêtaient aux endroits importants et c'est tout.

M. REID: Mon temps est presqu'écoulé. Messieurs, comment êtes-vous venus ici; en auto, par train, en avion?

M. WILLIAMS: Nous n'avons pu obtenir de réservations sur le *Canadian.*

M. HENDERSON: Je suis venu par avion.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous continuer maintenant monsieur Tolmie?

M. TOLMIE: M. Henderson accuse le Pacifique-Canadien de diminuer le *Canadian* en ce moment. Ceci est-il basé seulement sur l'opinion générale ou y a-t-il preuve à l'appui?

M. HENDERSON: Monsieur le président, comme il est dit dans notre exposé, nous ne tentons pas de faire une présentation statistique. Nous voulons montrer ce que pensent les gens du transport et où que vous alliez, qui que vous questionniez, ils vous donneront la même réponse: que le service est lamentable.

M. BERGMAN: J'ai une preuve supplémentaire. Si vous vous reportez au compte rendu des journaux lorsque le *Canadian* et le *Super Continental* étaient tous deux bloqués par la neige en Colombie-Britannique il y a deux ou trois mois, vous verrez qu'il y avait 135 passagers de retenus sur le Pacifique-Canadien et 203 sur l'homonyme du National-Canadien. Il y a là une grande différence à savoir qui fait les meilleures affaires.

M. TOLMIE: On n'a pas tout à fait répondu à ma question.

M. D. V. J. D. KEEN (*Maire, Swift Current*): Durant les six derniers mois, j'ai fait une enquête sous forme de questionnaire distribué à notre gare locale du Pacifique-Canadien. La question était:

> Durant les six derniers mois, combien de temps environ le *Canadian* a-t-il été à l'heure?

La réponse du préposé aux billets du Pacifique-Canadien était:

Jamais à temps depuis septembre 1965, lorsque le *Dominion* a été enlevé.

La question suivante était:

De combien d'heures approximativement l'arrivée était-elle retardée?

La réponse était:

De cinq à sept heures environ.

M. REID: En ne tenant pas compte du retard du train, que faisons-nous de la question du service de commodités, de nourriture et le reste.

M. WILLIAMS: Peut-être pourrais-je répondre brièvement là-dessus. Je n'ai pas voyagé à bord du *Canadian* depuis quelques temps, mais selon ce que des gens m'ont dit, le service laisse à désirer. C'est tout ce que je peux vous dire.

M. DANZKER: Monsieur le président, je crois qu'il serait de première importance de marquer la différence dans la façon de penser d'aujourd'hui comparé au temps de l'apparition des chemins de fer. En ce temps-là, on était optimiste quant à l'extension de l'ouest et tout ce que s'y rattachait. A ce sujet, je pourrais en dire long. Mais je ne crois pas que ce soit nécessaire avec une assemblée comme celle-ci. Le fait est que tout est mis en œuvre, en ce moment, pour changer le caractère de l'intention sur les bases de l'entente sur laquelle on s'était déjà entendu. Maintenant, ce territoire souffre de détérioration bien que ce soit un service dont on a grand besoin de façon à ce que des besoins tels que le commerce aussi bien que le service soient maintenus.

M. TOLMIE: Je voudrais savoir si ce groupe croit que l'engagement contractuel entre le Pacifique-Canadien et le gouvernment signifie que dans ce cas particulier, le Pacifique-Canadien doive faire circuler ses trains de passagers à une perte.

M. LEWRY: Je crois que notre groupe pense que oui, si nécessaire, parce que c'est un cas de service public. Ils ont obtenu tout les octrois tant du côté terrains que du côté argent. Lorsqu'ils ont obtenu le contrat, le service des passagers était une des obligations contractuelles. Si nécessaire, le train fonctionnerait en qualité de service public. Je dirige un réseau de transport dans ma ville. Si nous voyions cela du point de vue profit et perte, il n'y aurait pas d'autobus en circulation.

M. TOLMIE: En d'autres mots, si je comprends bien, fondamentalement, la position du Pacifique-Canadien est qu'ils doivent selon l'entente originale faire circuler des trains de services-passagers efficacement, ce qui ne veut pas dire qu'ils doivent circuler à perte, bien que beaucoup de gens, un grand nombre d'organismes et quelques degrés du gouvernement croient que le Pacifique-Canadien a accepté dans son contrat original de fournir un service de train de passagers, même à perte. Maintenant, vous avez déclaré dans votre exposé à l'effet que peut-être toute la question du contrat devrait être revue. Croyez-vous que le gouvernement du Canada gagnerait quoi que ce soit à intenter une poursuite en justice contre le Pacifique-Canadien pour avoir omis de s'en tenir au contrat?

M. LEWRY: En fait, ceci est déjà en marche. Nous comprenons que dans l'appel au gouvernement concernant la suspension du *Dominion,* il y a possibilité de se pourvoir en cassation et nous croyons que ceci puisse être la prochaine étape; même l'appel au gouvernement est subjudice.

M. MAGNACCA: Ce pourrait-être considéré comme une perte majeure si nécessaire parce que ce n'est qu'un rayon de tous ceux qui forment la grande roue du P.-C. Cela comprend les navires, voies aériennes, messageries et des douzaines d'autres choses dont ils tirent de l'argent et maintenant ils ont les filiales. Dans mon travail, je dois avoir une vue d'ensemble. Si leur service de passagers ne paie pas, c'est parce qu'ils ont permis de dire que cela ne payait pas. Mais le service des passagers est aussi nécessaire maintenant qu'il l'était avant. Cependant, ce n'est qu'une petite partie de leur entreprise de transport et même alors ils disent: «Sortons-nous de ceci pour exploiter une ligne plus profitable.» Je ne suis pas intéressé par ce qu'ils veulent faire: je suis intéressé du transport au service des Canadiens, spécialement dans des agglomérations comme les nôtres, où les gens doivent faire, par auto, des distances de 200 milles pour atteindre une gare à cause de l'abandon des petites voies qui s'effectue depuis quelques années—et maintenant avec la disparition du *Dominion*, la chose devient encore plus difficile.

Monsieur le président, je demande, personnellement, la remise en circulation du *Dominion*. Inutile de tenter de trouver d'autres moyens de transport; remettons le *Dominion* en circulation et de là nous attaquerons les autres points qui nous semblent être d'un intérêt vital.

Monsieur le président, si je pouvais disposer d'encore une minute, je suis de ceux qui sont opposés à d'autres genres de comités. Je crois ce comité compétent et bien capable de diriger les travaux requis pour fins de statistiques et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de former un autre comité ou une autre commission.

M. WIEDEMANN: Puis-je reformuler votre question: Le Pacifique-Canadien devrait-il être forcé d'opérer à perte?

M. TOLMIE: Oui.

M. WIEDEMANN: Je pense que cette question de perte demande une définition. Devraient-ils être faits de façon à perdre des valeurs actuelles ou devraient-ils être faits pour entrer un profit après avoir enlevé leur coût d'opération, après que leurs allocations de dépréciation ont été enlevées plusieurs fois comme cela est permis par les gens de l'impôt sur le revenu et ce genre de choses. Je dirais que non. Et en ce qui concerne le Pacifique-Canadien comme c'est le cas de toutes les agences, il y a limitation de ressources. Et disons si l'on veut: ils peuvent faire moins d'argent avec les chemins de fer qu'ils en font avec leurs autres exploitations; donc la façon naturelle de l'administration de procéder est de suspendre les affaires avec lesquelles ils perdent de l'argent, et d'investir cet argent dans des affaires qui rapportent plus. Je crois que s'ils étaient forcés de maintenir leurs services actuels, il pourraient diminuer leurs pertes—et par ceci je veux dire les dollars qu'ils ont perdus parce qu'ils n'ont pas investi d'argent dans l'achat de wagons, locomotives et ce genre de chose. S'ils l'avaient gardé, leur perte actuelle ne s'approcherait pas de celle qu'ils ont inscrite dans leur mémoire—si vous savez ce dont je parle, sans leur perte d'ordre technique.

M. WALKER: M. le président, j'ai une question supplémentaire. Est-ce votre avis que ces pertes sont auto-provoquées?

M. LEWRY: Nous avons souligné qu'il est presque impossible en tant que ville de mettre ceci en question. Ils peuvent gonfler ces choses et nous n'avons aucun chiffre différent pour le prouver. Mais nous soutenons qu'ils ont diminué le service et augmenté les pertes pour prouver qu'ils ne peuvent continuer à faire ceci économiquement.

M. WALKER: Alors vous dites que c'est une blessure personnellement infligée?

M. LEWRY: Oui.

M. TOLMIE: J'ai une dernière question. Vous avez une suggestion assez d'avant-garde au paragraphe 9, alors que vous suggérez qu'un service d'expert en recherches indépendant soit fourni. Je présume d'après cette soumission que vous croyez que plusieurs organismes en opposition avec l'application du P.-C. n'ont pas les possibilités ou l'argent pour s'opposer à la présentation du Pacifique-Canadien. Maintenant, je voudrais des explications concernant le genre d'experts que vous suggérez ici. Pensez-vous à une organisation permanente? Travaillerait-elle avec les groupes opposés seulement? Serait-il possible de faire des recherches dans les dépenses du Pacifique-Canadien? Pourrait-on émettre des subpoena? Y a-t-on vraiment donné toute l'attention la considération voulue?

M. LEWRY: Ce que nous suggérons est un genre de vérification interne accessible à ceux qui veulent s'opposer à la requête du Pacifique-Canadien aussi longtemps qu'ils continueront d'insister sur ce genre de diminution ou d'abandon de leurs services.

M. TOLMIE: Et ils auraient accès aux archives du Pacifique-Canadien?

M. LEWRY: Je le crois.

M. MAGNACCA: M. le président, chaque agglomération à travers le pays ne peut poursuivre des recherches sur le problème du financement du Pacifique-Canadien mais ce pourrait être une des responsabilités de ce comité.

M. HORNER (*Acadia*): M. Lewry, quelle réaction avez-vous obtenue de votre entretien avec le Cabinet ce matin, concernant l'obligation du Pacifique-Canadien voulant que l'argent obtenu en cadeau du parlement soit utilisé pour compenser les pertes survenues par la continuation du service du *Dominion*?

Le PRÉSIDENT: Un moment, M. Horner.

M. LEWRY: M. Horner, vous auriez la chance de mettre une question à l'ordre du jour.

Le PRÉSIDENT: Oui, j'allais suggérer la même chose. Concernant la représentation faite par cette délégation au comité du Cabinet et toute discussion ayant eu lieu ici, vous auriez la chance de mettre une question à l'ordre du jour. Je ne veux pas vous restreindre M. Horner mais je veux seulement savoir jusqu'où ce comité peut aller en discutant ce qui est arrivé à l'intérieur du Cabinet. Ce n'était pas le Cabinet au complet, c'était un comité du Cabinet. Je ne crois pas que monsieur puisse répondre à votre question. Si je vous permettais de poser une question à ce sujet, nous pourrions nous éloigner du sujet.

M. LEWRY: Je pourrais dire que M. Pickersgill a dit que nous pourrions dire qu'il était favorable quant à notre suggestion d'avoir une commission traitant de toutes les possibilités de transport.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne suis pas satisfait. M. Pickersgill pouvait très bien dire cela. Je pourrais faire de même. Cela vous ferait plaisir mais je ne suis pas d'accord. Sur cette question à l'ordre du jour M. le président,—

Le PRÉSIDENT: Je suggérerais M. Horner, que lors de la venue de M. Pickersgill devant ce comité, vous lui posiez ces questions.

M. HORNER (*Acadia*): C'est ce que j'ai dit il y a quelque temps devant ce comité; j'ai dit que le comité devait entendre le ministre afin qu'il puisse déterminer ce que nous devons faire. Devons-nous agir comme tampons pour les sections rurales de l'ouest du Canada? Est-ce là notre devoir? Devons-nous écouter poliment ces gens, nous entendre avec eux au sujet de l'article 9, de la page 5, et dire que nous devrions avoir une commission d'enquête? Mais le fait que nous ayons une commission d'enquête est d'un autre ordre. Si le devoir du comité est d'agir comme tampons alors on devrait nous le dire. Mais j'ai demandé à M. Lewry quelle avait été la réaction à la déclaration faite.

M. DEACHMAN: Sur un sujet d'ordre, M. le président.

M. WILLIAMS: Cette guerre interne ne nous concerne pas.

M. DEACHMAN: Concernant le sujet d'ordre, M. le président, il me semble que les attributions de ce comité sont clairement définies et je ne crois pas qu'on puisse se méprendre d'aucune façon sur les attributions actuelles.

M. OLSON: Concernant le même sujet à l'ordre, M. le président, je crois qu'il est juste pour chacun des membres de ce comité de demander l'opinion de n'importe quel membre de la délégation sur n'importe quel des sujets traitant des attributions de la commission, en d'autres mots le service ferroviaire ou passagers. Mais je ne crois pas qu'il nous soit permis de poser des questions à ces messieurs si l'on tient compte des réponses données à des rencontres ultérieures.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'accord avec vous M. Olson, et c'est pourquoi j'allais déclarer cette question non pertinente.

M. HORNER (*Acadia*): J'accepte votre décision. Disons que je ne suis pas d'accord mais que j'accepte votre décision. Dois-je comprendre d'après vos remarques sur le service du *Canadian* que vous trouvez qu'un tel service a périclité et ceci depuis la discontinuation du *Dominion*?

M. HENDERSON: Oui, dévalué et détérioré.

M. HORNER (*Acadia*): Et ceci depuis la suspension du *Dominion*.

M. HENDERSON: Oui sûrement.

M. HORNER (*Acadia*): Selon vous, pourquoi ceci est-il arrivé? Est-ce parce que les gens utilisant le *Dominion* ont dû adopter le *Canadian* et que ceci cause de l'encombrement? Serait-ce une des raisons?

M. LEWRY: Je crois qu'ils ont rendu la déclaration publique voulant qu'ils abandonnent les services des passagers et qu'ils entendent suivre la même politique avec le *Canadian*, le même état de choses qu'avec le *Dominion*.

• (12.30 p.m.)

M. HORNER (*Acadia*): Le P.C. ne serait-il pas d'accord avec cela? Je ne veux pas défendre le P.C. mais ne seraient-ils pas d'accord avec cela?

M. LEWRY: M. Crump n'est pas ici non plus mais il était gardien de nuit du P.C. à Moose Jaw quand j'étais un messager. Comme je l'ai dit, il n'est pas ici mais il a déclaré que ce serait un jour heureux lorsque le P.C. abandonnerait le service de passagers. Il y a 25 ans de cela. Il était alors gardien de nuit. J'ose croire qu'ils ont travaillé d'après ceci depuis.

M. HENDERSON: Notre travail est basé sur deux philosophies différentes concernant le transport. La philosophie du P.C. semble qu'il veuille se défaire du service des passagers. Leur raisonnement est que ce n'est pas avantageux. Nous maintenons que le transport est un tout. Le regretté Sir Henry Thornton a dit que si vous pouvez obtenir un service de passagers excellent, les passagers suivraient. Le P.C. travaille dans la voie contraire. Ils tentent efficacement et volontairement de dévaluer le service alors que nous tentons de le revaloriser. Ils auront des passagers parce que le P.C. dans l'ouest du Canada a contribué à bâtir le Canada. En ce moment, ils aident à le démolir. Nous voulons bâtir une nation et nous avons un rôle à jouer dans l'ouest canadien. Nous voulons pas que ce comité, ce gouvernement du Canada, la Commission des transports permettent au P.C. de diminuer le service à un tel point qu'ils nous rendront difficile de construire nos villes et agglomérations.

M. HORNER (*Acadia*): C'est ce à quoi je veux en venir. Pourquoi veut-on diminuer le *Canadian*. Y a-t-il un lien entre le retrait du *Canadian* et la diminution du service?

M. HENDERSON: Nous aimerions connaître la réponse.

M. WILLIAMS: Demandez au P.C. pourquoi ils font cela.

M. HORNER (*Acadia*): Le P.C. ne paraît pas devant nous aujourd'hui. Je veux une réponse de vous afin que je puisse mieux questionner le P.C. quand ils se présenteront devant nous. Pouvez-vous donner au comité des preuves appuyant vos croyances, autres que la déclaration de M. Crump voulant que le service offert par le *Canadian* soit diminué?

M. KEEN: Il y a preuve venant de Swift Current que depuis la suspension du *Dominion*, le *Canadian* a été en retard plus souvent qu'à l'heure, alors qu'avant, cela n'arrivait pas. Cela n'a rien à voir avec le service des passagers ou les tarifs parce que comme vous vous rappelez, durant la guerre, il y avait beaucoup de circulation et les trains étaient toujours à l'heure.

M. DANZKER: N'est-il pas évident d'après la soumission qui nous a été présentée d'en connaître les raisons? Devons-nous élaborer encore ceci?

Pendant que j'en ai la chance, je voudrais souligner un point de vue fondamental et c'est l'interprétation des pertes. Il a été suggéré que les chemins de fer fonctionnent à perte. Je suggérerais au comité que le fonctionnement aujourd'hui est tel que bien que ce soit segmenté en divers points, la crème a été enlevée et il ne reste que le petit lait. La présentation qui vous a été faite jusqu'ici a été basée entièrement sur du petit lait, enlevant toutes autres choses. Si on admet une telle attitude en ce qui concerne les chiffres qui ont pu être

donnés ou présentés, la situation prend une tournure différente. J'estime qu'on ne peut envisager la question sous cet aspect; il faut tenir compte de l'ensemble et non pas seulement d'un secteur de l'entreprise.

M. HORNER (*Acadia*): Je voudrais toucher à un autre sujet.

M. MAGNACCA: Je voudrais ajouter un dernier commentaire, important, à mon avis. Jusqu'à ces dernières années, lorsque le *Canadian* arrivait à Brandon, la gare était ouverte le soir et les lumières étaient allumées. Il y avait un porteur et le petit restaurant était ouvert. Maintenant, lorsque le *Canadian* arrive et que vous voulez y prendre place, vous n'avez vraiment pas de chance si vous n'avez pas pu vous procurer votre billet au cours de la journée. Vous achetez votre billet et vous devez trébucher dans l'obscurité pour arriver jusqu'au *Canadian*. C'est ce que j'appelle dévaluer le *Canadian*. Lorsque vous arrivez à la gare du Pacifique-Canadien, vous vous demandez si vous n'êtes pas perdu quelque part au fond des bois, et pourtant la gare est située en plein centre de la ville. Dernièrement, un couple âgé est descendu d'un wagon arrêté environ un demi-mille plus loin le long de la voie; c'est du moins l'impression que ces personnes ont eue. Elles ont dit qu'elles avaient cru être perdues au fond des bois et non pas arrivées à Brandon. Elles ont eu beaucoup de difficulté à se frayer un chemin dans l'obscurité et à se trouver un taxi. S'il ne s'agit pas là d'une diminution des services offerts par le *Canadian*, de quoi s'agit-il donc?

M. HENDERSON: Très juste.

M. MAGNACCA: Il n'y a pas de lumière, pas de billet, et on ne manifeste aucun intérêt. Nous n'avons rien de ce que peut demander un voyageur.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai voyagé sur ces deux trains. J'ai voyagé sur le *Dominion* l'automne dernier, au cours d'un de ses derniers voyages. Je me rends bien compte de la situation. Toutefois, j'aimerais obtenir toutes les preuves possibles avant que les représentants du Pacifique-Canadien ne viennent témoigner ici.

Je désire poser une autre question.

Le PRÉSIDENT: Ce sera votre dernière question et je vous ai déjà accordé plus des dix minutes auxquelles vous aviez droit.

M. HORNER (*Acadia*): Tout le monde s'est servi du temps qui m'était alloué!

Le PRÉSIDENT: C'est du temps supplémentaire.

M. HORNER (*Acadia*): Bah!

Ma question porte sur l'indépendance de la commission. Ne croyez-vous pas que lorsque la Commission des transports a été créée, il s'agissait d'un organisme indépendant?

M. HENDERSON: Certains d'entre nous croient qu'elle se montre partiale envers le Pacifique-Canadien.

M. HORNER (*Acadia*): Cette tendance existait-elle lorsque la commission a été créée?

M. HENDERSON: Nous en avons l'impression mais nous ne pouvons le prouver. Nous croyons qu'il existe une certaine préférence et que le Pacifique-Canadien peut être entendu alors que nous crions dans le désert.

M. HORNER (*Acadia*): Mais croyez-vous qu'elle ait été indépendante lorsqu'elle a été créée?

M. HENDERSON: Cela c'est produit il y a tellement longtemps que je ne m'en souviens plus.

M. HORNER (*Acadia*): N'est-ce pas le but dans lequel elle a été créée?

M. MAGNACCA: Bien entendu.

M. HORNER (*Acadia*): Si nous établissons une nouvelle commission composée de cinq ou de sept membres de plus, on peut croire que cette commission serait indépendante au début mais tôt ou tard, la situation ne deviendrait-elle pas la même que celle qui existe aujourd'hui? Certaines personnes pourraient venir à Ottawa et dire que la commission n'est plus indépendante; qu'elle a des préférances.

M. LEWRY: Nous proposons l'établissement d'une commission. Je ne crois pas que nous ayons employé le mot «indépendante». Nous croyons qu'il devrait y avoir une commission chargée de veiller sur tous les services de transport.

M. HORNER (*Acadia*): Quels avantages pourrait-on retirer de cette unique commission?

M. LEWRY: Les deux commissions, la commission des transports aériens et la commission des transports, ont des responsabilités qui s'opposent.

M. WIEDEMANN: Puis-je répondre à cette question? Croyez-vous que la commission que nous voulons établir, comme nous le disons à l'alinéa 9 de notre mémoire, soit un organisme indépendant ou une sorte d'organisme chargé de jouer le rôle d'avocat du diable? Je crois comprendre que la commission telle qu'elle existe actuellement est une sorte de tribunal quasi-judiciaire qui rend des décisions à la suite de demandes. Nous croyons que dans les conditions actuelles, la commission ne peut pas rendre un jugement équitable fondé sur tous les faits parce que certains aspects de la question ne lui sont pas présentés.

M. HORNER (*Acadia*): Ils devraient l'être.

M. WILLIAMS: Puis-je me permettre une observation, monsieur le président? Il me semble que tout ce qui peut être dit d'une certaine commission, de ce qu'elle a été, de ce qu'elle peut être ou de ce qu'elle est devenue maintenant n'est d'aucune importance. Ce n'est pas la raison pour laquelle nous sommes ici. Apparemment, il s'agit là d'un conflit interne.

M. HORNER (*Acadia*): Vous en parlez dans votre mémoire.

Le PRÉSIDENT: Voilà le problème.

M. WILLIAMS: Je crois que le président devrait demander à quelqu'un d'autre de poser des questions.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien, messieurs. Je ne poserai plus de questions.

Le PRÉSIDENT: De toute façon, monsieur Horner, votre temps est écoulé. Nous allons terminer notre réunion à 1 heure pour permettre à ceux qui doivent nous quitter de prendre congé. Il reste deux noms sur ma liste, ceux de MM. McIntosh et Dinsdale. M. Dinsdale sera le dernier membre du comité à poser des questions parce que nous lèverons la séance à 1 heure, à moins que nous puissions dépasser cette limite de quelques minutes.

M. MCINTOSH: Monsieur le président, je vais essayer de ne poser qu'une seule question. Je désire m'adresser à son honneur le maire Lewry. Après avoir écouté les témoignages jusqu'ici, j'en suis venu à la conclusion que la source de notre problème se trouve dans le premier contrat. J'ai été quelque peu intrigué de ce que vous avez dit à d'autres membres du comité au sujet de l'article 7 de ce contrat. Je crois savoir à quoi vous faisiez allusion et je citerai la phrase en question:

> Et la compagnie devra ensuite et à perpétuité entretenir, exploiter et mettre en opération d'une manière efficace le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Si je comprends bien ce que vous avez dit, monsieur Lewry, vous croyez que le Pacifique-Canadien a, en plus d'une obligation morale, une obligation légale. Je ne tiens pas à parler des aspects moraux de cette obligation mais j'aimerais que vous expliquiez davantage pourquoi vous croyez que cette compagnie est obligée en vertu de la loi, à fournir aux voyageurs un service de transport par chemin de fer. Je sais que vous n'êtes pas avocat, je ne le suis pas non plus mais j'aimerais entendre tous les avis légaux qu'il me sera possible de recueillir à ce sujet. A mon avis, et je ne suis pas un expert, je ne vois aucune obligation légale qui engage le Pacifique-Canadien. Je ne veux nullement défendre le Pacifique-Canadien. Cette société a-t-elle l'obligation légale de fournir aux voyageurs un service de transport par chemin de fer? Pourriez-vous me donner votre avis à ce sujet? Je poserai le reste de ma question plus tard.

M. LEWRY: Notre délégation compte deux avocats qui pourraient probablement vous donner leur interprétation. Bien entendu, chaque avocat a sa propre façon d'interpréter la loi. En ce qui me concerne, je crois que le Pacifique-Canadien a l'obligation légale d'offrir un service de transport par chemin de fer aux voyageurs, en vertu de son contrat. Il prétend ne pas y être obligé.

M. MCINTOSH: Le contrat ne mentionne pas le transport des voyageurs. C'est ce que je veux faire ressortir.

M. HENDERSON: C'est juste, mais pourquoi construirait-on des gares? Serviraient-elles seulement à embellir le paysage?

M. MCINTOSH: Je cherche les raisons. Je désire traiter exclusivement du contrat qui engage les deux parties. Ceci est à la base de tout le problème et je ne m'intéresse guère aux raisons ou aux ramifications. Si vous pouviez prouver à ma satisfaction que la compagnie a une obligation légale, mon point de vue serait différent, mais jusqu'à ce que cette obligation soit bien claire à mes yeux, je me mettrai à la place du Pacifique-Canadien. Je crois que le maire de Brandon a dit qu'il possédait une entreprise. Nous vivons sous le régime de la libre entreprise. Si une partie de son entreprise ne lui rapporte pas de bénéfices, il peut l'abandonner et personne ne le blâmera de le faire. Ne pourrions-nous pas appliquer le même raisonnement au Pacifique-Canadien? Si ce contrat ne l'oblige pas à offrir aux voyageurs un service de transport par chemin de fer, il ne l'empêche pas de l'abandonner. Ceci revient à la question de savoir quelle est la définition ou l'interprétation du mot «transport».

M. WIEDEMANN: Puis-je répondre à cette question de la façon suivante? En ce qui concerne la ville, celle-ci doit considérer que le transport ferroviaire, par définition, est le transport dont il est fait mention dans le contrat au moment où ce contrat a été conclu. Si en 1880, la compagnie de chemin de fer était obligée de fournir aux voyageurs un service de transport par chemin de fer comme partie intégrante de ses services, cette obligation subsiste toujours maintenant.

M. MCINTOSH: J'insiste pour faire ressortir le point suivant. En 1880, le transport se faisait par calèche et on ne se servait pas d'automobiles. C'est une question hypothétique. Si la compagnie d'autobus Greyhound s'était engagée à ce moment-là à assurer un service de transport par calèche, disons, serait-elle obligée de se servir du même moyen de transport aujourd'hui?

M. WEIDEMANN: Oui, si nous devons respecter les contrats à la lettre. Toutefois, cette question a deux aspects, et s'ils doivent adopter les changements qui s'imposent, ils doivent aussi fournir un service semblable ou additionnel. Dans ce cas, les parties doivent consentir à annuler leur pacte et de nouvelles négociations doivent être entreprises.

M. MCINTOSH: Ce pourrait être le transport par avion.

M. WIEDEMANN: C'est possible, mais j'estime que l'accord doit faire l'objet de négociations; il ne suffit pas qu'une des parties le dénonce. Si c'est ce que la compagnie veut faire, elle devrait peut-être céder tous ses droits, derrière lesquelles elle s'est toujours abritée, et s'exposer aux taxes municipales.

M. KEEN: Je suis peut-être en mesure de répondre à cette question. Je suis heureux qu'on ait soulevé l'aspect légal du problème car je suis venu de loin pour exposer un problème particulier que devrait connaître le comité, à mon avis. Je ne crois pas que le comité se rende compte de l'existence de ce problème car il s'applique aux petites localités.

Au cours des dix dernières années, nous, de Swift Current, avons tenté de faire comprendre au Pacifique-Canadien qu'il a certaines obligations à l'endroit de la municipalité. Le Pacifique-Canadien refuse de payer sa part des améliorations locales qui ont été apportés en bordure de sa propriété, soit le coût des égouts, de l'eau et des égouts qui recueillent l'eau de pluie. Il a finalement consenti à payer une part des frais seulement dans la mesure où ces améliorations sont parallèles à son édifice. Mais ce n'est qu'une fraction du coût total des améliorations apportées à la propriété du Pacifique-Canadien. La compagnie prétend être exempte de ces taxes en vertu de l'accord conclu en 1881 avec le Dominion du Canada. Nous avons dû accepter ceci parce que nous n'avions pas le choix. Inversement, l'argument du Pacifique-Canadien n'a aucune valeur parce que son contrat original stipule qu'il doit fournir un service de transport ferroviaire convenable. Ceci ne doit pas être considéré comme un service suffisant d'après les normes qui existaient en 1900 mais d'après les normes actuelles qu'entraîne notre structure sociale. Au point de vue légal, il s'abrite derrière une certaine clause de l'accord; il ne veut pas rembourser les frais d'améliorations locales qui n'existaient pas en 1881. C'est ce derrière quoi il s'abrite. Et maintenant, la compagnie refuse de nous fournir les services de transport. En 1881, nous ne savions pas à l'avance de quel genre de services nous aurions besoin en 1960.

• (12.45 p.m.)

M. MCINTOSH: Ce que nous venez de dire, monsieur Keen, m'amène à ma prochaine question. En votre qualité de représentants des provinces des prairies, vous croyez que ce contrat entraîne une obligation légale. Ne croyez-vous donc pas qu'il est de votre devoir de poursuivre le Pacifique-Canadien pour rupture de contrat?

M. WIEDEMANN: Non.

M. HENDERSON: Nous n'avons pas conclu d'accord avec lui.

M. MCINTOSH: Ceci m'amène donc à ma prochaine question.

M. HENDERSON: Le gouvernement du Canada a conclu un accord avec cette société.

M. MCINTOSH: Vous n'êtes donc pas ici aujourd'hui pour faire appel au Pacifique-Canadien ou aux membres du comité mais plutôt au gouvernement à qui cette responsabilité incombe, selon vous.

M. LEWRY: Nous sommes d'abord venus rencontrer les représentants du gouvernement, ce que nous avons fait ce matin. On nous a demandé de venir témoigner à ce comité et nous avons cru que l'occasion était bien choisie.

M. HENDERSON: Votre comité est un comité parlementaire, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: C'est un comité permanent.

M. BERGMAN: Monsieur le président, puis-je répondre moi-même à M. McIntosh. Jusqu'il y a deux ou trois ans, les chemins de fer s'occupaient du transport des voyageurs et des marchandises—c'est ce qu'ils ont fait depuis 1881; ils ont conclu un contrat avec le gouvernement afin de former un lien entre les

différentes régions du pays et de rattacher la Colombie-Britannique au Dominion du Canada. Le but était de transporter les passagers aussi bien que les marchandises. C'était l'engagement et le but du contrat au moment de sa signature. Rien n'a changé l'intention des gens aujourd'hui parce que le maire Keene vous a dit que vous ne pouvez continuer de discuter de continuelles concessions fiscales sans remplir les engagements stipulés à l'origine du contrat. C'est mon opinion.

M. McINTOSH: Je crois que vous changez brusquement de sujet.

Nous avons ici des preuves qui réfutent ce que vous avez dit. Les transports tels qu'ils existaient en 1880 étaient destinés au transport de marchandises, le service-voyageur fut conçu plus tard par le Pacifique-Canadien pour attirer les colons des vieux pays à venir s'établir sur leurs terres. On n'avait jamais pensé à diviser les deux services en service-marchandises et services-voyageurs. Je dis que c'est un point sur lequel notre contrat n'est pas explicite. Mais en ce qui vous concerne, je crois comprendre que vous dites qu'il est de la responsabilité du gouvernement et non du Pacifique-Canadien d'assurer la continuité d'un service de chemin de fer sur les Prairies.

M. BERGMAN: Vous comprenez la première chose à transporter ce sont les individus afin de créer la nécessité d'un transport de marchandises.

M. KEEN: Je crois que le Pacifique-Canadien a reconnu ce fait en transformant les wagons destinés à transporter les colons en wagons à dôme que nous avons maintenant.

M. WILLIAMS: Que nous importe ce qu'ils pensaient en 1880: nous sommes en 1966. La question est qu'en pensons-nous maintenant?

M. McINTOSH: Je touche à la racine de mon problème.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous témoigner maintenant M. Dinsdale.

M. DINSDALE: Monsieur le président, je ne suis pas un membre régulier du comité mais j'aimerais à poser quelques questions. Comme vous le savez, il y a des parties de l'Ouest connues sous le nom de villes du Pacifique-Canadien en ce sens qu'elles sont desservies seulement par le chemin de fer Pacifique-Canadien. Je crois que ceci s'applique à la ville de Brandon ainsi qu'à toutes les autres villes échelonnées le long de la route. Vu que le maire de Brandon et M. Bergman sont ici parmi nous, j'aimerais en profiter pour obtenir d'eux quelques renseignements, qu'ils doivent posséder, au sujet de l'attitude des autres villes échelonnées le long de la route.

Je présume, monsieur Magnacca, qu'après consultation avec les fonctionnaires d'Oak Lake, Virden, Griswold etc. vous avez constaté que le véritable problème ici c'est le retrait du *Dominion*; ils se rendent compte que la perte du *Dominion* crée un problème essentiellement économique. Avez-vous quelques commentaires à faire à ce sujet?

M. MAGNACCA: Oui, j'en ai, monsieur le président et monsieur Dinsdale. Ce matin, j'ai parlé de cela, mais peut-être n'étiez-vous pas ici à ce moment. Voilà: on m'a demandé de représenter toutes les villes depuis la frontière de la Saskatchewan jusqu'à Carberry. Ces fonctionnaires ont tenu assemblées après assemblées auxquelles j'assistais. Comme ils étaient dans l'impossibilité de venir ici, ils m'ont demandé de me faire leur porte-parole. Ils ont le même problème mais il est plus grave pour eux que pour nous en ce sens que rien ne s'arrête dans leurs villes, pas même le *Dominion*. Si vous voulez prendre le *Canadian* vous devez vous véhiculer à partir de ces villes jusqu'à Brandon, et à tâton, dans la nuit, espérer attraper le train.

M. DINSDALE: Est-ce que la qualité du service a diminué par le fait qu'on a réduit le nombre de chefs de gare par exemple?

M. MAGNACCA: Oh, il ne reste plus qu'une fraction du nombre de chefs de gare d'il y a dix ans passés.

M. WILLIAMS: Nous avons plusieurs villes-fantômes.

M. MAGNACCA: Oui. Il n'y a plus rien à Alexander. Même la gare a disparue, ce n'est plus qu'une petite place; cette situation est la même tout le long de ce parcours. Ce changement n'est pas survenu dernièrement; il s'est effectué graduellement; c'est un programme qu'on applique depuis 10 ou 15 ans. Mais cette situation s'est tellement détériorée qu'aujourd'hui ces communautés en sont venues à ne plus considérer le Pacifique-Canadien. Il n'y a même plus de chef de gare, ni marchandises, ni colis. Si quelqu'un de la ville veut recevoir un colis exprès par train-voyageur, il doit attendre maintenant de sept à huit jours pour qu'un camion le lui livre à condition que ce camion puisse s'y rendre.

M. DINSDALE: Monsieur le président, j'aimerais poursuivre. Considérez-vous cet argument valable à savoir que c'est le résultat normal de profonds changements économiques et que les services de transport doivent s'ajuster aux profonds changements économiques qui se font et si c'en est une conséquence, comment pouvez-vous établir un rapport entre cette situation et la situation économique de l'Ouest qui jouit en ce moment d'une grande prospérité économique. Il me semble y avoir contradiction ici. Nos services de transport en ce qui concerne les chemins de fer sont à la baisse alors que l'économie de l'Ouest monte en flèche. Maintenant ceci me paraît insensé. Avez-vous des commentaires à faire sur ce point?

M. MAGNACCA: Vous ne devez pas ignorer que dans notre seule région, jamais, jamais—le fait est sans pareil dans notre histoire—a-t-on connu un optimisme aussi retentissant que celui que nous connaissons aujourd'hui grâce à l'aide du gouvernement. D'un côté nous avons l'aide du gouvernement sous toutes ses formes mais les chemins de fer, diminuant leurs services, nous n'avons pas le transport. Il pourrait y avoir aussi un regain de prospérité pour les chemins de fer aussi si seulement ils donnaient le même service qu'ils nous donnaient il n'y a pas tant d'années passées. Les passagers ne se groupent pas tous dans les grandes villes pour prendre le train-voyageur du chemin de fer. Ils avaient l'habitude d'être ramassés tout le long de la ligne spécialement par le *Dominion*; ce service n'existe plus maintenant.

Si vous voulez prendre le *Dominion* vous constaterez qu'il n'existe pas; mais si vous voulez prendre le *Canadian* vous devez vous véhiculer jusqu'aux villes de Brandon, Regina ou Portage la Prairie; autrement vous devez aller à pied.

M. DINSDALE: Au point de vue comptabilité, pouvez-vous au comité si le Pacifique-Canadien, dans ses calculs, inclut le revenu du transport des grains dans le revenu brut de ces gares locales, par exemple?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Dinsdale, comme vous n'êtes pas membre du comité, me permettriez-vous de vous rappeler que ce à quoi nous nous référons a trait seulement au service voyageur et je crois que nous ne devrions pas discuter du transport des grains.

M. HENDERSON: Tous excepté que moi.

Le PRÉSIDENT: Bien, vous avez été rappelé à l'ordre.

M. DINSDALE: Peut-être puis-je aborder le problème sous un angle différent. Feu M. Emerson, citoyen bien connu de ma province du Manitoba—et nous

regrettons profondément sa mort surtout en ce moment—avait déclaré que le Pacifique-Canadien a toujours réalisé des profits dans tous les domaines du transport. Sur ce comité si bien renseigné que nous avons ici, se trouverait-il quelqu'un qui pourrait nous indiquer si, en aucun temps après étude de la situation du service voyageur, le Pacifique-Canadien a réalisé quelque profit dans cette section de service comparée à l'ensemble de ses revenus ou s'il a toujours opéré à perte?

M. LEWRY: Tout ce que nous pouvons dire c'est que par les années passées quand le service voyageur était vraiment un service voyageur, ils n'ont jamais donner à entendre qu'ils opéraient à perte. Ils parcouraient chaque embranchement de la ligne dans chacune des villes représentées ici. Des excursions étaient organisées dans les villes où l'on pouvait faire des emplettes. Mais tous ces embranchements ont maintenant disparu. Ils ne manquaient pas d'initiative autrefois mais depuis ces dernières années ils ne font plus rien de cela.

M. WILLIAMS: Monsieur le président, les pertes auxquelles fait allusion M. Dinsdale ne sont rien comparées aux profits qu'ils réalisent sur tout ce qu'ils transportent.

M. DINSDALE: Est-ce une situation nouvelle ou est-ce le sort de tous les chemins de fer que le transport des marchandises soit rentable et que le transport des voyageurs ne le soit pas?

M. WILLIAMS: Je croirais qu'il y a quelques années c'était rentable parce qu'ils avaient le monopole du transport avant l'avènement de l'automobile. Il n'y avait pas d'avions et ils avaient tout. S'ils perdent un peu maintenant, quelle différence y a-t-il?

M. BERGMAN: Je crois qu'il n'y a qu'une manière de répondre à cela. Le Pacifique-Canadien devant la Commission des Transports du Canada a démontré—et j'espère que je donne la bonne interprétation—que le transport voyageur était rentable ou raisonnablement rentable et présageait devenir un service prospère et rentable qui les justifiait de dépenser des millions pour établir le service *Canadian* et un service de chemin de fer transcontinental pour les Canadiens. Je crois que c'était leur idée et cela depuis les années 1950.

M. DINSDALE: J'ai une dernière question sur cette seule autorité recommandée dans le mémoire. Serait-ce quelque chose de similaire à cette autorité rationnelle qui a été mentionnée il y a quelques années, autorité qui pourrait étudier toute la situation du transport par rail et prendre en considération les facteurs social et économique aussi bien que les facteurs profits et pertes et tout particulièrement les chemins de fer de l'Ouest?

M. LEWRY: Ce que nous suggérons c'est une nouvelle Commission de Transport avec élargissement de pouvoir qui leur permettrait de gérer le transport sous toutes ses formes, non seulement le transport rail et voyageur, mais toutes les sortes de transport.

M. DINSDALE: Mais, comme vous le savez monsieur Lewry, le Parlement est sur le point d'étudier le rapport MacPherson sur le transport et ceci exigera beaucoup de changements au point de vue organisation et rationalisation. Maintenant nous direz-vous si vous êtes d'accord avec la Commission royale MacPherson sur les transports à savoir qu'il devrait y avoir une autorité supérieure qui étudierait le problème social et économique aussi bien que celui des profits et pertes qui semble constituer la base de l'exposé soumis par le Pacifique-Canadien.

M. LEWRY: Pour employer un simple mot, notre réponse serait oui.

M. DINSDALE: C'est bien ce à quoi vous pensez?

M. LEWRY: Oui.

M. DINSDALE: Et je suppose qu'en dernière analyse vous en concluriez que la seule autorité compétente à traiter de cette affaire serait le Parlement et il incombe au gouvernement du Canada d'énoncer la politique applicable dans ce cas.

M. LEWRY: C'est pourquoi nous avons demandé qu'on adopte une politique nationale au sujet du transport.

Le PRÉSIDENT: Le maire Henderson a une dernière remarque à faire.

M. HENDERSON: Monsieur le président, je suis heureux qu'à ce point vous en veniez à une conclusion parce que la Fédération canadienne des maires et des municipalités a aussi demandé dans ses exposés soumis au gouvernement durant les trois, quatre dernières années ou même davantage qu'on établisse une politique nationale à l'égard des moyens de transport et ceci est le raffermissement de notre proposition. Premièrement, j'aimerais dire à M. McIntosh que s'il a porté attention à la section 24 de l'annexe «A» du contrat il est spécifiquement dit que ladite compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien recevra et transportera toute marchandise expédiée et tout passager voyageant à tel endroit de tel endroit, etc. etc. Je voulais tout simplement souligner ceci.

M. MCINTOSH: Mais ce n'est pas le contrat auquel je me réfère.

M. HENDERSON: C'est une annexe qui fait partie du contrat.

M. MCINTOSH: C'est l'article 315 de la Loi sur les Chemins de fer. Je parle de l'accord ou contrat original intervenu entre le gouvernement du Canada et le Pacifique-Canadien, ce n'est pas la même chose.

M. HENDERSON: Ce que je veux dire, monsieur le président, est ceci. Quand le Canada était une nation de quelques millions d'habitants dispersés un peu partout, les chemins de fer concurrençaient pour obtenir le marché. Maintenant nous sommes devenus une nation de presque vingt millions d'habitants. Aujourd'hui, pas plus que dans le passé, le Canada ne peut exister sans moyens de communication et de transport. Tous, nous nous souvenons trop bien de la lenteur du trafic aller et retour durant les années de guerre de 1939 à 1945; nous ne pouvons tout simplement pas exister à moins de posséder des moyens de communication appropriés et des systèmes de transport. Notre nation est aux prises avec assez de problèmes sans la charger davantage de ces fardeaux que nous avons à supporter maintenant. Je demanderais à votre comité d'appuyer notre requête quand nous disons que nous voulions faire du Canada une grande nation—pas nécessairement grande au point de vue quantité mais qualité, grande dans les positions qu'elle doit prendre de temps à autre et grande aux yeux du monde.

• (1.00 p.m.)

M. MCINTOSH: C'est pour cela que nous sommes ici.

M. HENDERSON: Je le sais. C'est pourquoi nous vous savons gré de l'occasion que vous nous donnez de comparaître devant vous et d'entendre votre interrogatoire. Nous ne sommes pas ici simplement par caprice mais comme des gens qui veulent, de concert avec vous, aider à bâtir cette nation. Au niveau de la municipalité, nous avons d'énormes responsabilités et nous les assumons. Nous avons aussi une occasion unique et nous l'acceptons. Nous estimons votre temps, votre intérêt et votre sollicitude et nous espérons recevoir de votre part un appui vigoureux.

Monsieur le président, je vois que vous dirigez vos comités beaucoup mieux que nous pouvons le faire avec nos conseils.

Le PRÉSIDENT: J'aurai peut-être à vous rappeler à l'ordre bientôt.

M. HENDERSON: Je pourrais bien être le plus dur de ceux avec qui vous avez eu à traiter. Nous vous remercions pour cette occasion et espérons que vous nous seconderez.

Le PRÉSIDENT: Le maire Lewry désire faire quelques remarques.

M. LEWRY: Monsieur le président, je veux vous exprimer la reconnaissance des représentants des villes depuis Calgary jusqu'à Winnipeg pour la bienveillance avec laquelle vous les avez écoutés et pour l'à-propos de vos questions. Je n'ai pas la certitude que nous avons bien répondu à toutes; mais nous apprécions sûrement le fait que vous ayez sacrifié de votre temps pour nous recevoir et nous écouter pendant que nous sommes à Ottawa. Nous espérons y être invités encore.

M. CANTELON: Monsieur le président, je désire, au nom du comité, vous dire combien nous vous sommes reconnaissants.

Le PRÉSIDENT: C'est justement ce que j'allais dire.

M. CANTELON: J'aimerais à le faire parce que je n'ai pas eu l'occasion de poser mes questions et cela non pas parce que je n'en avais pas. Toutefois, nous remercions ces messieurs d'être venus ici et de nous avoir donné des renseignements émanant de leur source. C'est réellement ce que nous voulons et c'est très heureux que de les posséder.

Le PRÉSIDENT: Merci messieurs, et laissez-moi vous dire que nous espérons pouvoir nous rencontrer bientôt dans les Prairies.

APPENDICE «F»

Soumission de son honneur le maire L. H. Lewry de la cité de Moose Jaw, Saskatchewan, au nom des cités sous-mentionnées.

Winnipeg,
Brandon,
Portage-La-Prairie,
Regina,
Moose Jaw,
Swift Current,
Medicine Hat,
Calgary.

Messieurs, nous vous remercions de nous donner l'occasion de présenter notre point de vue.

Nous soumettons ce qui suit:

1. Nous représentons les autorités municipales des cités qui s'échelonnent le long du réseau principal du Pacifique-Canadien de Calgary à Winnipeg.

2. Nous croyons que des moyens de transport adéquats ne peuvent être considérés comme un luxe pour une communauté urbaine en voie de développement mais qu'ils sont vraiment à la base de la survivance économique des municipalités.

3. L'interruption du service du *Dominion* aux voyageurs représente seulement un aspect du problème plus complexe des moyens de transport et nous désirons ordonner nos commentaires principaux à l'étendue du problème.

4. Nous croyons que les moyens de transport sont plus qu'un simple service public et que l'aspect financier n'est pas le seul critère ni même le plus important dans une décision concernant le transport.

5. C'est plus qu'une simple décision du comité que nous voulons contester; nous refusons d'admettre la façon dont les commissaires du Comité de Transport agissent actuellement. Voilà, nous croyons, la véritable raison de notre présence ici et notre attitude s'explique de la façon suivante:

a) Le système défavorable des audiences dont fait usage actuellement le Comité des Commissaires du Transport met en balance une décision établie d'après tous les faits, e.g. Une ville n'admet pas les pertes dont fait état le Pacifique-Canadien en demandant de laisser tomber une ligne d'embranchement ou de fermer une gare. En théorie, la ville peut interroger les témoins, dresser sa propre preuve et présenter son point de vue. La ville se voit en face d'un seul témoignage, celui que présente le Pacifique-Canadien et qui a été savamment élaboré par le personnel de la compagnie dont le

mandat spécifique était de prouver des pertes considérables. La ville est limitée dans le débat par le fait que la décision de cesser le service a été prise plusieurs mois ou même plusieurs années auparavant et que, dans cet intervalle le Pacifique-Canadien a littéralement fait son propre verdict à partir du moment de leur décision jusqu'à celui de l'audience. Ces débats ne peuvent donc être aussi documentés que le rapport établi par le Pacifique-Canadien. Les seuls faits indiscutables, rigoureux, sont les témoignages recueillis par le Pacifique-Canadien et on décide généralement de se plier à la demande du Pacifique-Canadien. Pour être précis, nos représentants croient qu'il n'y a aucun doute que le Pacifique-Canadien a dévalué le *Dominion* avant de présenter sa requête au Comité.

b) La Loi sur les chemins de fer qui régit la Commission est désuète. Les changements proposés par la Commission royale MacPherson sont maintenant démodés, même si leur application améliorerait la loi.

c) La Commission des transports ne prend souvent en considération que les seuls aspects économiques des chemins de fer (spécifiquement exclus de la décision du Comité dans l'arrêt de service du *Dominion*) (rapport Freedman sur «controverse» du droit de passage).

6. Les arguments basés sur les relations contractées entre le gouvernement du Canada et le Pacifique-Canadien (1880-1888) vous ont sûrement été présentés de façon plus frappante que nous ne pourrons le faire, mais nous croyons fermement que ces arguments sont aussi valables en 1966 qu'ils l'étaient en 1881. Nous croyons que le Pacifique-Canadien fait preuve d'inconséquence en demandant constamment qu'on limite les pertes encourues d'après le contrat tout en continuant à en tirer les profits. A notre point de vue, le contrat est une entité et ne peut être morcelé en ce qui a trait d'une part aux gares, lignes d'embranchement ou services peu rémunérateurs, et d'autre part aux droits miniers, hôtels et autres placements rentables.

7. Dans le passé, le Pacifique-Canadien a fait face au défi d'atténuer les pertes en développant les ressources obtenues en 1881, en diversifiant ses intérêts: hôtels, voies maritimes etc. Le Pacifique-Canadien a même assumé la fonction gouvernementale de colonisation. A cette époque, on considérait le Pacifique-Canadien comme une entité dont les divers aspects se confondaient afin de tirer profit ou d'atténuer les pertes de l'ensemble. Aujourd'hui, selon leur opinion, chaque ligne d'embranchement, gares rurales ou service doit pourvoir à ses propres frais. Nous n'admettons pas cette attitude et nous croyons qu'une part considérable de la position financière du Pacifique-Canadien provient de profits originellement acquis dans l'Ouest du Canada, que ce soit par droits miniers, vente de terrains ou autres efforts. Nous croyons que le Pacifique-Canadien est redevable non seulement à ses actionnaires mais à la nation. Un coup d'œil au bilan financier démontre que la Compagnie a bien servi les intérêts de ses actionnaires. Nous croyons que le gouvernement doit s'assurer qu'elle serve aussi les intérêts du Canada.

8. Le Pacifique-Canadien et les gouvernements antérieurs ne s'en sont pas tenus rigoureusement aux clauses stipulées dans le contrat et nous, par conséquent, croyons que toutes les relations entre le Pacifique-Canadien et le Canada devraient être remises en question. Pensons un peu à l'attitude qu'adopterait le Pacifique-Canadien si le gouvernement canadien n'avait pas rempli ses obligations, et nous verrons que l'enquête s'impose logiquement.

Si le gouvernement avait manqué à ses obligations en tolérant indûment l'ingérence politique, le Pacifique-Canadien aurait sûrement mené l'affaire devant la Cour Suprême. Si on entreprend cet examen on devra faire une étude détaillée et approfondie de la clause concernant les exemptions de taxes. Les municipalités s'objectent et continueront de s'objecter au fait que le gouvernement relève si généreusement le Pacifique-Canadien des taxes municipales. C'est un fait indiscutable que le Pacifique-Canadien emploie les services municipaux, requiert la protection contre l'incendie, bien que dans la plupart des cas, cette compagnie refuse de participer au coût de rénovation locale dans les terrains adjacents aux leurs. Nous croyons qu'il est bon de noter que l'administration du chemin de fer national essaie de faire face à la compétition dans son service aux voyageurs afin d'atténuer les pertes pendant que le Pacifique-Canadien a recours au comité.

9. Que cet examen des relations entre le Pacifique-Canadien et le gouvernement du Canada ait lieu ou non, nous souhaitons qu'on alloue des fonds pour qu'une enquête approfondie et indépendante soit entreprise sur toutes les requêtes soumises au Comité par les Chemins de fer. Nous croyons que les résultats de cette enquête présentés par un genre de procureur public ou comme l'appelleront peut-être les administrateurs du chemin de fer, un «avocat du diable» est nécessaire et doit être établi puisque les municipalités que ces mesures concernent n'ont ni l'argent, ni le temps ou le personnel pour prendre adéquatement la défense de leurs intérêts.

10. Il nous semble que chaque aspect du chemin de fer doit être réexaminé immédiatement et qu'une politique nationale de transport devra être formulée et explicitée. A moins qu'une telle politique existe, les problèmes de transport ne peuvent être réglés en fonction de programmes tels qu'une législation particulière à une région.

En terminant, nous aimerions dire qu'à notre avis, une politique nationale du transport, quelle qu'elle soit, doit se baser sur une nouvelle conception. Il se peut que les Chemins de fer devront collaborer entre eux et avec les autres moyens de transport. Il se peut qu'un seul comité régisse tous les moyens de transport. Il se peut que certains modes de transport doivent être nationalisés.

Tout ceci est respectueusement soumis.

Ville de Winnipeg,
Ville de Brandon,
Ville de Portage-La-Prairie,
Ville de Regina,
Ville de Moose Jaw,
Ville de Swift Current,
Ville de Medicine-Hat,
Ville de Calgary.

ANNEXE «G»

Soumission du maire H. L. Henderson, de Portage-La-Prairie, Manitoba.

Monsieur le Président et messieurs les membres du Comité des transports et des communications:

Je voudrais d'abord exprimer ma reconnaissance pour le privilège et la responsabilité qui me sont accordés d'apparaître devant ce comité qui représente les problèmes vastes et compliqués axés à toute la question des transports et des communications à ce moment critique de notre histoire.

Mon but n'est pas de décrire devant vous la longue histoire du transport dans ce pays. Cette histoire a été racontée et écrite par plusieurs personnes qui s'y connaissaient dans les domaines de l'histoire et du transport. Ce comité a déjà lu, entendu et étudié cet aspect historique.

Puissé-je dire, toutefois, que quand le Canada était un pays de quelques millions d'habitants, et en particulier quand l'Ouest du Canada était encore quasi une prairie vierge, les prédécesseurs du Pacifique-Canadien et du National-Canadien étaient sans cesse en état d'alerte et de concurrence pour obtenir le «droit» à cette région du continent qui apparaissait comme une lumineuse promesse pour desservir cette région par un réseau ferroviaire dont le service aux voyageurs et le trafic du grain leur permettraient d'amasser une fortune, tout en se rendant utiles aux gens de l'Ouest.

Puissé-je mentionner aussi que les prédécesseurs du Pacifique-Canadien actuel ont reçu du peuple canadien $25,000,000.00 et 25,000,000 d'acres de terrain avec tous les droits, privilèges et responsabilités qui s'y attachaient.

Maintenant, moins de cent ans plus tard, quand la population du Canada atteint presque les vingt millions, ces mêmes compagnies ferroviaires sont encore en état d'alerte et de concurrence pour déterminer la façon la plus furtive et la plus rapide dont on peut détruire et retirer le réseau de cette région et en particulier la façon dont on peut esquiver le trafic du grain.

Il faut faire état du fait que les habitudes, les coutumes et les routes commerciales d'un peuple—et particulièrement celles d'un milieu agricole—ne se changent ni se détournent, ni ne se détruisent facilement.

Pour plusieurs agriculteurs, l'ensemble des opérations agricoles pivote autour de la ligne d'embranchement du chemin de fer. Tout changement apporté à ce mode d'agir doit s'effectuer sur une longue période, et dans certains milieux, doit amener des subsides pour le transport; à titre d'exemple: les fermiers ont pendant plusieurs années livré leur grain à un silo situé sur une ligne d'embranchement rapprochée. Cette ligne est supprimée; il faut alors transporter le grain en camion pour vingt, trente ou même cinquante milles. On ne peut sûrement pas s'attendre à ce que qu'un fermier tienne le coup dans un

métier où la concurrence est si serrée. On ne peut sûrement pas s'attendre à ce qu'il absorbe cette dépense supplémentaire. Voilà le moment d'accorder des subsides au fermier jusqu'à ce que celui-ci ait rationalisé la production du grain et ait acheminé le transport de son produit vers le nouveau point de livraison le plus rapproché. A ce point précis, nous recommandons fortement que le gouvernement du Canada institue un comité ou une commission doué d'autorité suffisante et formé de citoyens de l'Ouest du Canada, dont le mandat serait de conseiller sur la façon de modifier graduellement le réseau actuel d'embranchements.

Il s'agit d'un problème sérieux pour l'Ouest du Canada et cela demande une attention sérieuse de la part de ce Comité et du gouvernement du Canada.

AIR CANADA

On a beaucoup écrit, on a présenté plusieurs mémoires, de longues discussions et des débats ont entouré l'affaire d'Air Canada dans l'Ouest du Canada, et entre autre celle du maintien de la base de réparations à Winnipeg.

Il suffit de mentionner ici que l'Ouest du Canada, par sa situation même, doit entrer de plein pied, complètement et tout de suite dans l'ère aérien et dans l'ère spatial. Nous ne nous contenterons pas de rester confortablement assis pendant que tant d'avantages nous sont refusés.

Je sais que l'on peut facilement prouver que l'Ouest du Canada ne compte pas une population assez dense pour garantir le service aérien que nous demandons. Toutefois, il y a deux côtés à la médaille. Nous n'arriverons pas à bâtir cette partie de notre nation dans l'ère aérospatiale à moins que nous ayons le service aérien pour seconder notre vision d'un milieu moderne capable d'entreprise illimitée et qui réserve beaucoup d'occasions.

Le Manitoba possède quelques-unes des plus importantes ressources de toute la nation et dans quelques régions la provision de ressources a une réputation mondiale. Je n'ai qu'à mentionner le nickel à Thompson, Manitoba, et le projet hydraulique de Grand Rapids qui transforme rapidement «l'immensité nordique» en un milieu productif.

J'aimerais à souligner le récent avis fait conjointement par le gouvernement du Canada et le gouvernement du Manitoba et ayant trait au développement des ressources de la rivière Nelson—un programme d'une valeur d'un billion—pour aménager la rivière Nelson, pour détourner la rivière Burntwood, et pour fournir au Manitoba, et par un réseau hydraulique aux provinces voisines, cette vaste ressource de pouvoir électrique.

Le premier ministre du Manitoba a de plus annoncé qu'une industrie de produits forestiers s'établira au nord du Manitoba, avec chef-lieu à Le Pas. Ces projets sont déjà engagés et lorsqu'ils seront complétés, ils transformeront le nord du Manitoba.

Notre but en présentant ce mémoire est de souligner qu'un tel développement s'échelonnant de 1966 à 1970 nécessitera un service de plus en plus important.

Pour les raisons précitées et pour d'autres raisons, nous recommandons fortement que:

1. Winnipeg ait la priorité comme centre aérien canadien et international. Pour y arriver, nous conseillons que Winnipeg soit relié à Chicago par le service Air Canada.

2. Que Winnipeg devienne le centre d'envolées internationales, non seulement pour Air Canada, mais aussi pour les lignes aériennes scandinaves et pour les autres services internationaux de transport aérien.

3. Qu'on inaugure un meilleur service aérien entre les principaux centres des États-Unis et les villes de Regina, Calgary et Vancouver.

Nous admettons que l'on a déjà accompli beaucoup, mais, en guise de paraphrase: «votre ministère doit avancer au pas de course simplement pour ne pas être dépassé» et adopter un rythme encore plus rapide s'il veut suivre l'accélération du développement de l'Ouest canadien.

Nous voilà maintenant devant la question spécifique: La discontinuation du service aux voyageurs par le *Dominion* du Pacifique-Canadien.

Nous nous souvenons, il y a à peine quelques années, que le Pacifique-Canadien annonçait avec un déploiement fastueux de publicité et de réclame la mise en opération de deux nouveaux trains de première force au service des voyageurs: Le *Dominion* et le *Canadian*. Nous nous souvenons aussi du désir de doter le *Canadian* du nom de *Royal Canadian*. Peut-être était-ce pour lui donner la même ascendance que le «Royal Scot»? Nos citoyens sortirent pour voir ces nouveaux trains, et avec un sentiment de quasi-révérence, nous avons vu *The Canadian* entrer en gare, et en quelques secondes à peine, nous l'avons vu entreprendre son premier voyage.

Au début, Portage-La-Prairie ne figurait pas comme point d'arrêt, mais avec notre fierté habituelle, nous refusions d'accepter que ce train ultra-rapide nous évite. Nous avons donc entrepris une démarche qui amena des résultats, et les deux fameux trains—*The Dominion* et *The Canadian*—depuis ce jour jusqu'à 1965 ont desservi notre municipalité.

Depuis ce temps, la situation est confuse. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien annonce qu'il demandera au Comité des Commissaires du Transport de cesser le service du *Dominion*.

La Commission du blé annonce un marché colossal de blé avec la Chine et demande la coopération des chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien pour assurer le trafic du blé. La Commission du blé reçoit apparemment l'assurance (bien qu'on l'ait nié depuis lors) que les chemins de fer se chargeront de ce transport.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien déclare qu'il lui faudra canceller *The Dominion* afin d'employer les locomotives diesel pour le transport du grain. J'affirme ici, monsieur le président que cette déclaration a porté un rude coup à nous tous de l'Ouest canadien. Avant ce moment précis, il n'y avait aucun lien entre le marché du blé et *The Dominion*. De plus, nous aimerions savoir sur-le-champ ce qui arriva vraiment aux diesels retirés du service du *Dominion*. Ont-ils abouti dans un centre de triage de deisels? A Minnedosa, au Manitoba? A Toronto? A Montréal?

Nous aimerions avoir un exposé complet de la situation: où se trouvaient les diesels *Dominion* à la date antérieur à ce que nous appellerons «le décret de mort du *Dominion*» et à une postérieure à ce «décret de mort du *Dominion*». Je n'ai entendu aucune voix officielle de l'Ouest canadien énoncer que le *Dominion* devrait interrompre son service. Bien au contraire, des groupements officiels, organisations, des conseils municipaux et ruraux ont recommandé fortement que le *Dominion* continue à desservir la région.

Je suis certain que votre Comité a été saisi des nombreuses protestations qu'a amenées l'interruption de service du *Dominion*. Ceux-ci comptent, entre autres:

1. La province d'Alberta.
2. L'Association municipale du Manitoba.
3. La ville de Moose Jaw.
4. La ville de Regina.
5. La ville de Saint-Boniface.
6. La ville de Red Deer.
7. La ville d'Edmonton.
8. La ville de St. James.
9. La ville de Lethbridge.
10. La ville de Carberry.
11. La ville de Medicine Hat.
12. La ville de Brandon (mémoire).

Un mémoire a aussi été rédigé par la chambre de commerce de la ville de Brandon et les cités représentatives de l'Ouest canadien en ont dressé un autre conjointement. Sûrement, monsieur le président, ceci devrait prouver—de façon positive et définitive—les désirs, les requêtes, les prières des citoyens de l'Ouest canadien.

Si ce problème provenait seulement de l'interruption du *Dominion*, ce serait à demi mal. Toutefois, les citoyens de notre cité, les citoyens des villes et des villages sont vraiment inquiets de ce qui peut arriver dans l'avenir immédiat et dans le futur.

La Commission de transports a apparemment écouté la voix du Pacifique-Canadien et a aussi apparemment considéré la nôtre comme la «voix criant dans le désert». Soyez persuadés, messieurs du Comité, que nous ne sommes pas près de nous taire aussi longtemps que le Pacifique-Canadien ne rétablira pas le service des deux anciens fameux trains *The Dominion* et *The Canadian*. Certaines gens ont même dit que les anciens «fameux» trains sont maintenant fameusement mal entrain (*The Dominion*) ou manque d'entrain (*The Canadian*).

Nous ne trouvons pas valables les arguments que présente le Pacifique-Canadien pour justifier l'interruption du *Dominion*. Le Pacifique-Canadien a une responsabilité à assumer et un devoir à remplir envers le peuple canadien, à cause des subsides reçus du peuple canadien—les 25 millions de dollars et 25 millions d'acres de terrain.

Si le Pacifique-Canadien désire cesser complètement le service aux voyageurs et est résolu à le faire, que le Pacifique-Canadien rende au peuple canadien l'octroi initial de 25 millions de dollars avec intérêt composé calculé annuellement, au taux moyen d'intérêt annuel, et que le Pacifique-Canadien rende aussi au peuple canadien les 25 millions d'acres de terrain; de plus que le

Pacifique-Canadien rende au peuple canadien le profit net avec intérêts accumulés sur toutes les filiales qui ont été établies sur le terrain gratuit de 25 millions d'acres.

Nous aimerions obtenir une liste complète de ces filiales qui se rapportent d'une façon ou d'une autre avec les dons initiaux en terrains et en argent.

Si le Pacifique-Canadien veut manquer à ses obligations envers les voyageurs du Canada, que le gouvernement établisse le Pacifique-Canadien comme un chemin de fer d'État.

Revenons à la Commision des transports.

La Commission a déclaré qu'elle n'obligera pas le Pacifique-Canadien à rétablir le *Dominion* pour la période des vacances d'été.

Un autre aspect: Nous avons reçu plusieurs plaintes, à savoir qu'il est presque impossible de réserver des places au chemin de fer Pacifique-Canadien. Des gens ont déclaré qu'ils ont tenté d'obtenir des réservations, pour s'entendre dire qu'il n'y a plus de places. Certaines gens ont attendu des semaines, voire des mois, avant que les réservations ne soient assurées.

D'autres gens ont déclaré qu'ils ont tenté d'obtenir des réservations et qu'on leur a répondu qu'il n'en restait aucune. Ces mêmes gens sont montés dans le train pour constater que seulement quatorze personnes y prenaient place. C'est pour cette raison que notre conseil municipal a demandé au gouvernement du Canada de prendre en main, pour une période de trois mois, tout ce qui concerne les réservations afin de voir ce qui arrive et de déterminer pourquoi le Pacifique-Canadien promène des trains vides.

Que nous envisagions la chose sous quelque angle ou aspect que ce soit, nous ne sommes heureux en aucune façon des récentes décisions du Comité des Commissaires du Transport de lever la limite de dix milles à l'heure à travers la cité de Portage-La-Prairie, sans s'entendre avec cette ville sur la façon dont le Pacifique-Canadien appliquerait cette mesure. La décision du Comité permettra une vélocité qui mettra en danger les citoyens de notre Cité qui voyagent du milieu résidentiel au milieu industriel. A ces mêmes intersections, il y a eu de nombreux accidents graves, et plusieurs accidents furent évités de justesse.

Nous recommandons fortement qu'une «Commission des transports» soit établie pour l'Ouest du Canada, laquelle commission aurait pleine et entière responsabilité pour les Provinces de l'Ouest. Cette commission serait composée de citoyens ayant élu domicile dans l'Ouest du Canada depuis au moins vingt ans. En plus, ces citoyens n'auraient aucun lien de près ou de loin avec les chemins de fer, soit qu'ils aient antérieurement détenu un emploi ou des actions dans un chemin de fer ou réseau de transport au Canada.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, nous vous remercions pour l'occasion que vous nous avez donnée d'expliquer notre point de vue et de faire valoir nos opinions et nos recommandations déterminées et bien-fondées. Nous espérons qu'elles seront utiles à préciser le développement futur dans l'Ouest du Canada—cet approvisionnement à renommée mondiale du meilleur blé au monde—cette région du Canada qui a d'inestimables valeurs déjà

développées ou en voie de développement, et que nous puissions obtenir pour le Canada une place—une place de choix—dans l'ère aéro-spatiale.

Vers ce but nous tendrons nos efforts.

Vers ce but, nous consacrerons toute notre énergie et toute notre loyauté.

Afin que le Canada soit vraiment un «Dominion» d'une mer à l'autre et des rivières aux confins de la terre.

AMARE AD MAREM

H. L. Henderson,
Maire,
Ville de Portage-La-Prairie,
Manitoba.

Mars 1966.

APPENDICE «H»

SOUMISSION DE LA VILLE DE BRANDON, MANITOBA

(Endossée par la Chambre de commerce de Brandon)

Au sujet de la requête de la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien concernant les trains n° 3, 4, 13 et 14, mieux connus sous le terme de *Dominion*, et sur ce qui rattache.

AU SUJET D'UNE REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN SUR LE *DOMINION*

(B.T.C. Dossier n° 27563.479)

Messieurs.

Les citoyens de l'ouest du Manitoba ont été très fâchés de lire en août dernier, que la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien avait signifié aux membres de la Commission de transports qu'on se proposait d'interrompre le service des trains 3, 4, 13, 14, couramment appelés le *Dominion* (et que ci-après nous nommerons le *Dominion*). Ces citoyens furent soulagés et rassurés quand votre Commission ordonna très vite et avec un grand esprit de décision au C.P.R. (Ordre n° 118362 de la Commission, daté du premier jour de septembre 1965), *de poursuivre l'exploitation du Dominion tant que dureraient les audiences de la Commission, pour s'enquérir auprès du public du besoin de ces trains* . . . En accord avec cette partie du dit ordre qui affirme que «les partis intéressés doivent présenter des preuves et des soumissions sur ce sujet», la ville de Brandon, à cause du vif intérêt qu'elle a dans la continuation du *Dominion*, est heureuse de comparaître devant vous aujourd'hui et d'exposer les raisons pour lesquelles elle croit que cette proposition doit être écartée. Et parce que Brandon est située dans la région de Brandon-Moose Jaw, la ville de Brandon croit que sa soumission pourrait être entendue plus à propos aux audiences de Regina.

Pour les archives, je veux vous avertir que cette soumission est présentée au nom du maire de la ville de Brandon et de son Conseil, les représentants élus par *tous* les citoyens de Brandon. A cause des intérêts de la Chambre de commerce de Brandon dans la bonne marche des affaires de la communauté, et l'intérêt commun de la ville et de la Chambre de commerce dans la croissance et la prospérité des gens de tout le Manitoba de l'ouest, la Chambre de Brandon a été invitée à nous aider dans la préparation de cette soumission et j'ai été autorisé et mandaté pour affirmer que le contenu de cette soumission a été endossé par la Chambre de commerce de Brandon.

Au début de notre soumission, je dois protester aussi vigoureusement que possible, contre le fait que la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien agisse «au mépris» du paragraphe n° I de l'Ordre 116382 de la Commission, qui mentionne que «la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien devra continuer l'exploitation du service de passagers actuel, fourni par le *Dominion*», jusqu'à ce que la Commission permette le contraire. Cette recomandation est datée du premier septembre 1965. On ne peut reconnaître aucune ressemblance entre le service offert par le *Dominion* du premier septembre 1965, et celui qui est fourni depuis le sept septembre de cette année. En effet, il n'y a aucune comparaison entre le *Dominion*

d'aujourd'hui, et celui qui était en opération à partir du congé de la Fête du Travail, l'année dernière. Les règlements des chemins de fer permettent apparemment aux compagnies de restreindre le service, mais cet exercice de sémantique ridicule ne peut leur permettre d'émasculer le service au point où le CPR le fait aujourd'hui avec le *Dominion*—c'est-à-dire deux wagons, une voiture à bagages et une unité diésel. Je vous fait respectueusement remarquer que cette action va à l'encontre de vos directives ordonnant de «*continuer l'exploitation du service de passagers actuel*» et, en tous cas, il traite les passagers éventuels, et tout particulièrement ceux qui veulent parcourir une distance importante, avec un flagrant mépris de leur confort. Cela ne peut être considéré que comme une conspiration délibérée en vue de décourager les passagers et de les conduire à ne plus employer le *Dominion,* et cela afin de donner raison à l'argument qu'ils citent à propos des lourdes pertes auxquelles ils ont maintenant à faire face, disant qu'elles augmenteront à l'avenir parce que l'usage des passager va diminuer. Que pouvez-vous attendre d'autre d'un train transcontinental dont le service n'est assuré que par deux wagons, une voiture à bagages et une unité diésel?

Deux wagons, une voiture à bagages et un diesel. Est-ce pour cela que nous nous battons monsieur le Commissaire en chef? Ne voyez-vous pas dans quelle position ridicule nous sommes aujourd'hui placés, et ce, délibérément et adroitement, par la haute direction du P.C., des hommes intelligents et très compétents qui travaillent dans l'intérêt de leurs actionnaires, mais pas nécessairement dans l'intérêt de la population du Canada, donc, qui ne travaillent pas dans l'intérêt de plusieurs personnes des régions du sud des provinces des prairies. Intervenons-nous pour revendiquer la continuation d'un service qui a été délibérément réduit aux dimensions d'un *Toonerville Trolley* des bandes dessinées? Certainement pas. Ce pour quoi nous intervenons maintenant, est la restitution d'un service à son honorabilité première, celle que nous avons connue au lendemain du congé de la Fête du Travail de 1964, et de la forme qu'il a gardée par la suite jusqu'à ce qu'une politique nationale du transport soit adoptée par le Gouvernement fédéral.

Le sept septembre, dans notre région, toutes les commodités de voyage furent retirées du *Dominion* quand les wagons-restaurants et les wagons-lits ont été supprimés. Saviez-vous, monsieur, qu'à ce moment-là, le P.C. avait comme ligne de conduite de fermer tous les restaurants de sa ligne transcontinentale qui n'étaient pas des propriétés privées. Plus spécialement, les restaurants situés aux arrêts de Broadview et de Moose Jaw ont été fermés et ce sont des endroits où le train arrête assez longtemps pour permettre aux passagers de se procurer rapidement un léger casse-croûte. Ceci a toutes les caractéristiques d'une entreprise délibérée visant à diminuer l'appui du public envers le *Dominion* malgré l'argument que le P.C. invoquera sûrement, selon lequel ces mesures auraient été prises par souci d'économie. Il est cependant évident, que cette entreprise coïncide avec la décision avouée du P.C., de retirer ses services de passagers. Plusieurs personnes voyageraient par le *Dominion* si la nourriture était plus facile à trouver. Dans ces circonstances, un gouverneur actuel de la Caroline du Nord pourrait dire à son homologue de la Caroline du Sud, «*il y a une longue route entre les breuvages et la nourriture, sur le Dominion*». Mais, sérieusement, les dirigeants du C.P.R. ne semblent laisser passer aucune occasion afin de parvenir à retirer leurs services de passagers, et cela, en tentant particulièrement de décourager les passagers éventuels qui pourraient utiliser ce service. Cela peut sembler une pratique louable pendant les assemblées du Comité des Directeurs du P.C., mais c'est assez difficile à accepter pour un résidant rural du sud des provinces des prairies, surtout devant les intentions bien arrêtées du Canadien National de développer son service de passagers et devant les prévisions qu'il a faites selon lesquelles le projet serait rentable dès 1968. Cela devient d'autant plus désagréable que la population rurale prend

maintenant conscience du fait qu'elle ne jouit ni de l'accroissement démographique, ni de la prospérité industrielle des gens de l'Ontario ou du Québec et que cette lacune grandit de jour en jour.

Quand votre Commission a émis la Recommandation N° 118462, celle-ci demandait au P.C. de fournir entre autres choses, tous les renseignements utiles à nous faire connaître ses raisons de suspendre le *Dominion*. En accord avec son passé, le P.C. n'a donné qu'une très mince information dans son rapport daté du 14 septembre 1965. Ce document daté du 14 septembre est-il le compte rendu exact de toutes les raisons qui ont poussé le P.C. à vouloir suspendre le *Dominion*? Si c'est le cas, alors il est clair que leurs capacités et leurs droits de continuer à manœuvrer doivent être remis en question. Je souligne respectueusement, que la direction du P.C. avait beaucoup plus de preuves matérielles disponibles qu'elle n'en a mentionné dans sa lettre du 14 septembre. Il en résulte que la plupart des faits concernant cette affaire sont encore sous la possession exclusive des délégués de la Compagnie, et conséquemment, que les groupes opposés à l'application d'un tel projet ne peuvent pas apporter d'arguments pour réfuter les erreurs avancées par la Compagnie. Notre seule possibilité de recours est de suggérer devant votre Commission que ce projet soit étudié très attentivement et que les chiffres et les statistiques soumis par la Compagnie soient éprouvés et examinés minutieusement avant que la moindre restriction ne soit accordée au service. Il n'y a pas si longtemps, les chiffres des dépenses et des pertes du P.C. étaient présentés en témoignages devant la Commission MacPherson sur le Transport, et ils ont été, ou rejetés ou assimilés au rapport final de cette Commission parce qu'ils n'avaient pu tenir le coup devant le contre-interrogatoire bien mené auquel ils avaient eu à faire face. Je suggère respectueusement que le même sort soit réservé aux rapports des pertes, soumis par la Commission pour appuyer sa revendication, et donc, s'ils sont disponibles, qu'ils soient soumis aux mêmes rigueurs.

De plus on a beaucoup fait pour satisfaire les besoins du P.C. visant à déplacer les diesels affectés au service du *Dominion,* vers un transport de marchandise. Comment se fait-il que le N.C. ne soit pas dans une situation semblable? Il fournit plus de commodités aux passagers et pourtant le N.C. ne semble pas avoir besoin de diesels supplémentaires. Y aurait-il un manque de planification de la part du P.C.? Et de cela je doute, car il est réputé pour son personnel administratif compétent. Quand le P.C. s'est rendu compte qu'il n'avait pas de facilités techniques pour assurer un service direct jusqu'aux mines de potasse situées près de la ligne principale du N.C. dans une région de la Saskatchewan, qu'a-t-il fait? Il a demandé à cette Commission la permission d'établir une ligne qui desservirait ces nouvelles mines. Il est significatif que le dernier crampon de la nouvelle ligne ferroviaire était déjà posé le lendemain du jour où la permission de construire cette nouvelle ligne était accordée. C'est de la planification—c'est de l'audace. C'est de la bonne administration. Pourquoi serait-il urgent aujourd'hui de déplacer les diesels du *Dominion* alors qu'il n'y avait aucune urgence semblable en 1963? Ne serait-ce qu'un subterfuge en vue d'appuyer un faible argument soutenant l'abandon du service de passagers? Y a-t-il eu un entretien adéquat de toutes les unités disponibles? A-t-on cherché à savoir si on pouvait déplacer d'autres unités maintenant affectées au transport de la marchandise? Monsieur le Commissaire en chef, ce ne sont là que quelques-unes des questions que nous aimerions poser à votre Commission pour que celle-ci les étudie en notre nom avant d'en arriver à une décision finale, et cela nous semble particulièrement pertinent si on considère le fait que le P.C. a été autorisé à abandonner certaines lignes au cours des deux ou trois dernières années, ce qui a sans doute pu libérer un grand nombre de diesels de leur occupation première.

Nous déplorons particulièrement l'aspect émotif que le CPR a introduit dans la présentation de son projet lors de la séance d'ouverture survenue à Winnipeg le 27 septembre. Une atmosphère *d'urgence nationale* imprégnait les premières heures de la séance. Il est tout à l'honneur de cette Commission d'avoir su résister à cet aspect émotif malgré le défilé, à la boîte aux témoins, de plusieurs membres de distinction, responsables du transport du grain, qui appuyaient la demande du P.C. en vue d'obtenir une interruption immédiate du service. Cette résistance s'est avérée justifiée lorsque le président du CPR, pendant le contre-interrogatoire, a refusé d'admettre qu'il existait une urgence nationale et a atténué cette atmosphère d'émotivité en limitant son témoignage à la simple mention qu'il était, à son avis, dans l'intérêt de la nation, de transporter notre blé de manière à rencontrer nos engagements internationaux. L'argument défendant l'interruption immédiate a été complètement démoli quand le Conseil de la province du Manitoba a établi, après un contre-interrogatoire subséquent d'un témoin du P.C., que seulement dix (10) unités additionnelles, sur une total de mille soixante-six (1066) seraient maintenant affectés au transport du grain. Comme le Conseil du gouvernement de l'Alberta le faisait remarquer plus tard à Winnipeg, subitement ces dix unités diesels sont devenues les dix unités les plus importantes de toute l'organisation du P.C., une constatation qui relègue pour ainsi dire l'argument du P.C. au néant ridicule d'où il était sorti. Ce qui est particulièrement déplorable au sujet de cette raison *d'urgence*, c'est le secret dont on l'a entouré jusqu'à la dernière minute. Que cela soit une manœuvre intelligente et rusée, on s'en est rendu compte quand le témoignage introductif du P.C. a présenté une soumission bien rédigée qui n'avait sûrement pas été préparée *après déjeuner*, ce même lundi matin, une soumission appuyant sa proposition. Le P.C. devrait savoir que ces tactiques ont laissé un arrière-goût dans plusieurs bouches de l'ouest du Manitoba et peut-être même, plus à l'ouest encore.

Je ne veux laisser cette question agricole sans attirer l'attention de la Commission sur de récentes déclarations explicatives du P.C. Le président, depuis l'audience de Winnipeg, a publié, si je ne me trompe, dans l'édition du *Winnipeg Tribune* du 7 octobre 1965, une affirmation qui contredit fortement la thèse du P.C. selon laquelle le transport du grain est un élément important dans la demande de la Compagnie pour l'interruption du *Dominion*. La première partie de l'article figure comme suit:

> Le président de la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien, M. R. A. Emerson, Wednesday, a blâmé les responsables des grèves du grain de l'été dernier, pour avoir été à l'origine des difficultés que sa Compagnie a maintenant à rencontrer les échéances de la livraison d'automne.
>
> Il a déclaré dans une interview, qu'il n'y avait eu aucun changement dans la quantité de grain que le P.C. avait accepté de livrer pour le compte de la Compagnie canadienne du blé pendant l'année financière qui commençait le 1er août dernier et qui se terminera le 31 juillet 1966.
>
> Il a ajouté plus loin, que les retards causés par les grèves de Vancouver et de Montréal ont amené la Commission du blé à demander aux chemins de fer de livrer une plus grande-partie de la quantité totale de blé avant la fermeture de la saison de navigation sur les grands Lacs, au milieu de décembre.
>
> M. Emerson a terminé sur un article du *Tribune* disant qu'il avait admis, lors d'une réunion des membres de la Commission du transport, avoir signé une entente avec le gouvernement, selon laquelle sa compagnie pouvait manier des chargements de grain sans savoir exactement ce à quoi elle s'engageait.

Lors de sa première visite à Winnipeg depuis la séance du 28 septembre, le président du P.C. a nié qu'il existait une *confusion dans le transport du blé* ou qu'il en connaissait à ce moment-là, la quantité exacte.

Il a dit que la réunion des Commissaires du transport avait été convoquée pour étudier la demande du CPR de retirer son second train transcontinental, le *Dominion*. Dans son témoignage il n'a mentionné le transport du grain que comme une raison subsidiaire de retirer le *Dominion*.

Tout d'un coup, le président du CPR a affiché une attitude désinvolte à propos de l'importance du transport du grain—tout cela moins d'une semaine après être sorti de la boîte aux témoins où il avait imploré cette Commission d'autoriser l'interruption du *Dominion* afin que dix (10) unités diesels soient affectées au transport du grain *dans l'intérêt national*. Tout d'un coup, la situation a changé et le transport du grain ne devient qu'une raison subsidiaire pour retirer le *Dominion*. Subsidiaire a été défini comme *la qualité d'une action visant à suppléer à un état d'infériorité*. Cela affaiblit l'argument qu'il a servi il y a deux semaines devant cette Commission. Et maintenant, son argument est presque aussi diminué que le *Dominion* l'a été le 7 septembre dernier. Avec ce vent qui tourne, j'attends un autre bouleversement olfactif dans le Danemark shakespearien. L'argument citant le transport du grain comme un *intérêt national* afin de suspendre le *Dominion*, est maintenant sans valeur, et j'espère qu'on l'enterrera dignement et qu'on l'oubliera à tout jamais, du moins en autant que cette requête est concernée.

Nous sommes incapables de faire un relevé statistique des déplacements du travail parce qu'il faudrait pour cela demander à des employés de la Compagnie de venir témoigner contre leur employeur. Cependant nous savons que lorsqu'un train est réduit à huit (8) wagons, on peut déplacer un homme. Quelques-uns d'entre eux ayant plusieurs années de service derrière eux ne peuvent être déplacés comme *de jeunes employés*. Nous avons été informés que la question du déplacement du travail serait étudiée aux séances de votre Commission à Ottawa, alors que des représentants de l'Union du Travail soumettront des témoignages là-dessus. Nous pouvons appuyer leur soumission en autant que nous pensons que c'est une question d'obligation morale de la part de toute compagnie, de trouver un autre travail aux employés déplacés qui ont un nombre substantiel d'années au service de cette compagnie. On devrait aussi porter attention au fait que la plupart des régions où surviennent de tels changements, sont de petits centres qui se ressentent des moindres variations de la régularité du travail. En ce moment, nous ne pouvons que demander un effort réel et compréhensif de la part du P.C. afin de bouleverser le moins possible le travail et la vie de famille des gens, en laissant aux hommes la possibilité de choisir si possible, un emploi dans la région où ils travaillaient précédemment.

Les officiers supérieurs du P.C. ont quelquefois fait des déclarations publiques, exprimant leur décision d'abandonner le service de passagers. Tous les doutes concernant cette décision ont été dissipés lorsqu'ils ont augmenté les tarifs de passagers, et que le mois dernier ils ont réduit le *Dominion* à deux wagons, une voiture à bagages et une unité diesel. Devant cette décision, nous tenons à vous faire savoir, (puisque nous en avons été informés) que vous trouveriez des avis permanents, placés dans le bureau du maître de la cour de triage à Brandon, que l'addition de wagons au *Dominion* est absolument

interdite pour quelque raison que ce soit, et dans quelque circonstance que ce soit. Cela signifie que si des passagers supplémentaires sont prêts à utiliser le *Dominion*, même dans sa condition actuelle, le P.C. a des ordres formels défendant de les accommoder. Pendant le congé de la Fête du Travail de 1964, le *Dominion* comprenait un wagon-restaurant, des wagons-poste et express. Depuis le 7 septembre de cette année, le wagon-restaurant et les wagons-express ont été retirés cependant que le wagon-poste l'avait été plus tôt cette année. Permettra-t-on au P.C. de défendre l'argument disant que le *Dominion* n'est pas rentable quand ils refusent délibérément d'employer les unités qui rapporteraient de l'argent à ce service.

On nous permet un service alternatif de passagers, par l'addition de wagons au *Canadian*. Pour cela on se base sur la *demande*? Le problème ici, repose sur ce qu'on appelle *demande*. Nos renseignements nous disent que le *Canadian* est complètement réservé pour la période de Noël 1965, et presque au complet sinon complètement pour le mois de décembre 1965. Les secondes parties ne sont même pas considérées ici, donc quand allez-vous cesser d'ajouter des wagons? Combien de wagons pouvez-vous chauffer pendant les temps froids de l'hiver? On nous a dit que les générateurs de vapeur actuels ne peuvent fournir suffisamment de vapeur que pour chauffer convenablement quinze (15) wagons durant les mois d'hiver, et le *Canadian* en compte actuellement vingt et un (21). Apparemment on doit ralentir ou arrêter le train pour pouvoir produire plus de vapeur. Est-ce une solution que d'ajouter des unités de traction dans le seul but de fournir de la chaleur et réduire ainsi la puissance de traction nécessaire pour faire de l'argent avec le transport des marchandises? A-t-on choisi de transporter des passagers gelés pour les décourager d'utiliser ce train, afin de pouvoir fournir cette preuve d'inutilité par la suite, pour faire de la discontinuation du *Canadian* la prochaine étape du P.C. en vue d'abandonner son service-passagers? Plusieurs personnes de notre région ont des craintes quant aux conséquences que pourrait entraîner la discontinuation du *Dominion* si elle était permise, et ils savent qu'un service adéquat ne leur sera pas fourni. C'est pourquoi nous vous exhortons à rejeter cette requête.

Il y a un autre point que je voudrais éclaircir, et ce sont les circonstances dans lesquelles les chemins de fer du Pacifique-Canadien ont été créés. Par son Acte de Constitution et son contrat avec le Gouvernement du Canada, la Compagnie a reçu $25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terrains exempts d'impôts. En considération de cela, la Compagnie se chargeait d'une tâche et de l'obligation de *maintenir efficacement, faire fonctionner et exploiter désormais et pour toujours les chemins de fer du Pacifique-Canadien*. Quand le contrat entra en vigueur, existait à ce moment là dans l'entreprise des chemins de fer, le transport de *passagers et marchandises* et ce fut ainsi pour un bon trois quart de siècle. Maintenant le P.C. ignore commodément l'engagement qu'il avait d'abord pris, de transporter des passagers. Quand le Gouvernement du Manitoba est intervenu il n'y a pas très longtemps, dans une querelle de taxe survenue entre le P.C. et la ville de Winnipeg, le P.C. s'est empressé d'invoquer *L'inviolabilité du contrat*. Maintenant les rôles sont inversés. Nous, nous invoquons le fait qu'il avait été clairement convenu d'inclure le transport des passagers comme faisant partie de l'engagement contractuel du P.C. et de fait, cela a été le cas pendant presque toute l'histoire de sa mise en vigueur. Nous avons l'impression que c'est encore le cas et toute juste interprétation du contrat premier le confirmera. Par conséquent, nous suggérons que le P.C. continue à faire fonctionner le *Dominion* selon son engagement contractuel

original et nous vous exhortons non seulement à rejeter ce projet mais aussi à convaincre le P.C. de redonner au *Dominion* au moins l'état de respectabilité dont il bénéficiait au lendemain du congé de la Fête du Travail de 1964.

Au contraire, si ce projet est accepté, alors la ville de Brandon considère que les concessions faites au P.C. dans le contrat original doivent lui être retirées. Les terrains et les édifices exempts d'impôts et qui sont la propriété du P.C. dans la ville de Brandon sont évalués à quelques $99,410. Et selon le taux de taxation de 1965 cela assurerait à la ville de Brandon un revenu supplémentaire de $67,325.17 un montant qui n'est sans importance. Si le P.C. invoque *l'inviolabilité du contrat* dans le cas d'émission de taxes, la ville de Brandon est gers. C'est simple, ou bien il assure le transport des passagers, ou bien il paie ses taxes. De toute manière il ne s'en sauvera pas.

La ville de Brandon soutient que, dans l'intérêt national, le service assuré régions perdront tout service si la permission demandée est accordée. Donc, elle peut démontrer que le bien public et la nécessité exigent sa continuation. (Par exemple, un usager de Brandon nous a appris qu'il avait l'habitude de recevoir des marchandises périssables qui arrivaient à Brandon entre 18 et 24 heures après être parties de la côte ouest, mais que, depuis que le 7 septembre dernier on a imposé au *Dominion* un service restrictif, le voyage dure maintenant de six à sept jours. Ce n'est là qu'une personne parmi des centaines d'autres qui ne recevront plus un service adéquat. Mais nous n'avons pas encore eu le temps d'étudier ce cas à fond.)

Le temps semble être contre les chemins de fer du Pacifique-Canadien. Chaque jour, l'un ou l'autre de nos organes d'information rapporte avec combien d'habilité les chemins de fer du National-Canadien parviennent à rencontrer leurs obligations et même à les dépasser. Samedi dernier le 9 octobre, l'édition de l'après-midi du *Winnipeg-Tribune* titrait en première page *Les livraisons trop lentes créent un encombrement de vaisseaux de mer sur le lac.* Voici quelques extraits de l'article de Val Werier du *Tribune Staff Writer* se rapportant à la question:

> A l'époque où une réunion d'urgence a été convoquée le 24 septembre par le Ministre du Commerce M. Sharp, pour étudier la raison des retards dans l'expédition du grain, les chemins de fer ont accéléré leurs livraisons et porté leur nombre de wagons à 1,300 quotidiennement jusqu'au lac. Maintenant on nous rapporte que le nombre de wagons n'est plus que de 1,150.
>
> Des rapports officiels déclarent que le P.C. a affecté 6,000 wagons de moins au transport du grain à partir de divers points du continent jusqu'au bord du lac et jusqu'à Vancouver depuis le premier août, et ce par rapport à l'année dernière. Le N.C. de son côté, a augmenté son effectif de 2,000 wagons depuis l'année dernière.
>
> L'an dernier, le Canada a exporté 395 millions de boisseaux de blé; cette année il en a vendu 600 millions. Cela veut dire que le P.C. transporté moins de blé cette année qu'il ne l'a fait en 1964, une année où il y avait moins d'exportation.
>
> *Ce n'est pas une accélération* a dit un officier, *c'est un ralentissement.*

Il est malheureux pour le P.C. que ce genre de publicité soit fait au moment même où il tente de s'attirer des abonnements pour ses trains de passagers. Et comme si s'en était pas assez de l'article du journal, le poste de télévision de Brandon présentait lundi dernier (le jour de l'Action de Grâce) à

l'heure du souper, un reportage sur l'efficacité du N.C. dans le transport du grain. Ce reportage était accompagné d'une séquence montrant l'activité actuelle dans ce domaine. C'était comme si le N.C. par l'emploi de nos média d'information, voulait les dissocier de l'idée que le P.C. tente de propager en se servant aussi d'eux. Par le fait qu'on ait enrobé ce procédé de quelques arguments sentimentaux sur l'agriculture, qu'on l'aie démoli par des nouvelles contradictoires et aussi parce que le P.C. n'a pas pu supporter l'épreuve du contre-interrogatoire, il verra sa réputation se ternir dangereusement aux yeux de plusieurs personnes à l'ouest du Canada. Déjà une compagnie de l'entreprise libre a avancé l'idée que la nationalisation du P.C. serait peut-être utile. Cette suggestion peut prendre de l'importance aux yeux du public en se cristallisant, alors que la réputation du P.C. perd de sa grandeur.

La ville de Brandon soutient que ce projet devrait être écarté par le fait que dans l'intérêt national le *Dominion* doit continuer de fonctionner. La commodité du public et la nécessité exigent ce service, et même au-delà des trains de passagers, car avec le retrait des Express, un service alternatif adéquat n'a pas été fourni à certains expéditeurs. Plusieurs régions de l'ouest du Canada desservies par le P.C. n'auront plus aucun service ferroviaire si ce projet est approuvé et cela ne devrait pas être permis, au moins jusqu'à ce qu'une politique nationale du transport soit établie. Une loi remplaçant le Bill C-120 de la dernière session a été promise pour le début des débats de la prochaine session, et le fait de retarder la décision jusque là n'imposera aucune privation. Peut-être le P.C. espère-t-il pouvoir régler cette question avant que la nouvelle loi n'entre en vigueur afin qu'elle ne s'applique pas au *Dominion*. La ville de Brandon est profondément convaincue de la nécessité de maintenir tous les services ferroviaires existant, jusqu'à ce que notre gouvernement décide d'une politique nationale du transport et on en a établi une.

En tous les cas, la ville de Brandon soutient que le rapport sur le revenu et les dépenses présenté par la Compagnie sont inadéquats et incomplets et que de plus amples informations sont requises sur ce qui est inclue dans les *Dépenses* variables pour qu'on puisse procéder à l'examen, avant qu'il ne soit à proprement parler mis à l'épreuve, et qu'un résultat heureux soit obtenu par la Compagnie «*demanderesse*». C'est pour cela et pour toutes les raisons énumérées ici que la ville de Brandon vous exhorte à rejeter ce projet.

Tout ceci vous est respectueusement soumis au nom de

La VILLE DE BRANDON
par
Norman S. Bergman, vice-président
du Comité des transports
de la CHAMBRE DE COMMERCE DE BRANDON

MARS, 1966.

APPENDICE «I»

Soumission faite au nom de la ville de Brandon

La ville de Brandon jouit d'une croissance continuelle depuis plus de trente ans. Les prévisions de l'accroissement démographique, faites pour la ville par deux différents bureaux d'ingénieurs bien connus et dignes de confiance, montrent une augmentation du taux de croissance. Les statistiques complètes concernant cette croissance, et les prévisions dont je vous parlais, figurent sur une feuille jointe à ce rapport et appelée Bordereau I.

En ce qui concerne l'approvisionnement de cette population urbaine, nous devons mentionner que Brandon est le centre d'une vaste région de commerce touchant 186,000 personnes. On peut facilement se rendre compte de cela quand on pense que Winnipeg et Regina sont respectivement les centres les plus près à l'est et à l'ouest, et cela sans aucun centre important ni au nord ni au sud.

Brandon jouit de plus d'une croissance industrielle constante et d'une augmentation des facilités d'emploi. Si le lecteur veut bien se référer au Bordereau II ci-joint, qui a été préparé par notre commissaire industriel, il se rendra compte qu'on y donne une honntêe représentation de cette croissance et de ce qu'on peut prévoir pour l'avenir.

Cette communauté en expansion aura besoin de facilités de transport additionnelles dans un avenir qui n'est pas très éloigné. La disparition d'une quelconque des facilités actuelles est à tout le moins inacceptable pour nos citoyens, et nuirait grandement au progrès maintenant en marche.

Pour promouvoir la croissance de cette région, les citoyens de Brandon, par leur conseil municipal, ont créé une commission industrielle avec un commissaire compétent qui y travaille à plein temps, des locaux convenables et un service de secrétariat.

De plus, pour promouvoir le développement de notre ville, le conseil municipal a mis à la disposition de l'industrie, à prix modique, une large bande de terre qui doit être utilisée à la construction d'un parc industriel.

Nous considérons que, pour le développement de toute cité qui, comme Brandon, a en vue de fournir des facilités d'emploi aux futurs travailleurs, des moyens de transport adéquats et de toutes sortes sont un besoin indispensable. En effet, de telles commodités de transport devraient favoriser cette croissance.

Il est difficile de rassembler toutes les plaintes des citoyens faites au maire et au conseil, à propos du service actuel de passagers qui est inadéquat. En effet, c'est un fait que, il est souvent difficile d'obtenir un billet sur un train de passagers au moment désiré, pour un voyage. Il n'est cependant pas toujours possible de faire les arrangements plusieurs semaines à l'avance, comme il est nécessaire de le faire avec le service actuel, car les voyages ne peuvent pas toujours être préparés longtemp d'avance. De plus, la maladie ou la mort exigent souvent que des commodités immédiates soient disponibles.

Pour aller de pair avec l'expansion industrielle qui progresse toujours dans cette région et pour essayer d'attirer de nouvelles industries aussi bien que de pourvoir aux besoins individuels des citoyens, le maire et le conseil de la ville de Brandon exhortent le Gouvernement du Canada à prendre les mesures suivantes:

L'établissement d'une politique par laquelle, Brandon et toutes les villes de l'ouest canadien pourront bénéficier d'un service ferroviaire

adéquat pour les passagers, l'express et la marchandise, et de telles commodités, non seulement pour les besoins de la population actuelle mais aussi les besoin créés par l'expansion évidente de celui-ci et d'autres centres urbains.

Le texte ci-haut est respectueusement soumis à votre examen.

Préparé par le magistrat G. D. Box pour
et au nom du Maire et du Conseil de la Ville de Brandon.
Le 21 mars 1966.

RELEVÉS DÉMOGRAPHIQUES DE LA VILLE DE BRANDON

(Recensement civil)

1937	17,417
1939	16,417
1941	17,888
1943	18,470
1945	17,415
1947	18,801
1949	20,045
1951	21,214
1953	22,320
1955	23,827
1957	25,807
1959	26,908
1961	27,944
1963	28,638
1965	29,629

Les prévisions démographiques de Haddin, Davis & Brown en 1962:

1965	30,500
1975	37,500
1985	46,000

Les prévisions de Underwood, McLennan & Associés en 1962:

1971	35,000
1982	42,500

Les résultats de ces experts sont sensiblement les mêmes.

Bordereau ♯ I
Joint à la requête de la ville de Brandon,
Mars 1966.

Le 21 mars 1966.

Monsieur le magistrat G. D. Box,
Hôtel de Ville,
Brandon, Manitoba.

Cher monsieur Box,

Répondant à votre demande d'information sur l'importance de la croissance industrielle dans notre économie et l'expansion à laquelle on peut s'attendre à l'avenir, la présente vous informera des récentes réalisations de la ville:

Année	N° d'installations	Emplois industriels	Production brute
1950	41	754	$13,192,304
1955	44	945	17,700,000
1961	—	1,131	—
1964	70	1,226	34,523,000
1970 ... (prévues)	95	1,880	48,000,000

Les industries complétées depuis 1964 et maintenant en opération sont:

Pool Packers Ltd. avec 165 employés,

McCabe Grain Co. Ltd. avec 16 employés,

Brandon Poultry Products avec 35 employés.

Les industries suivantes sont présentement en construction:

Simplot Chemical Co. pour la somme de $35,000,000, une industrie de produits chimiques comprenant 5 installations qui emploieront entre 200 to 300 personnes.

Beverages Services Co., élargissant ses cadres, qui emploiera dix personnes de plus.

A été proposée pour le futur immédiat, la construction d'un grand laboratoire pharmaceutique, une branche d'une des plus grandes compagnies du Canada dans ce domaine; on s'attend à ce qu'il emploie 15 personnes.

Des négociations sont en cours en ce moment avec six autres manufactures qui représentent l'emploi de 500 personnes.

Brandon a vu sa population grandir dans la dernière décennie d'à peu près 37 p. 100. Si nous calculons la croissance sur l'embauchement direct ou indirect dans la zone industrielle, nous pouvons attendre un accroissement démographique d'à peu près 15 p. 100 et cela pourrait arriver dans les deux prochaines années.

Comme vous savez, la région de Brandon, au Manitoba de l'Ouest est devenue admissible pour une assistance du gouvernement fédéral afinfi d'installer de nouvelles industries et d'accélérer l'expansion des industries déjà

existantes. Nous nous attendons à ce que ce programme engendre une période d'expansion encore plus grande dans notre région au point qu'on pourrait prévoir que la population de Brandon s'accroîtrait d'au moins 50 p. 100 jusqu'à 45,000 âmes vers 1970.

Sincèrement.

J. R. Bates,
Commissaire industriel,
Borderau ♯ 11,
Attaché au rapport de la ville de Brandon,
Le 21 mars 1966.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 8

SÉANCES DU MARDI 29 MARS 1966 ET DU JEUDI 28 AVRIL 1966

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien

---

TÉMOINS:

De la part de la National Farmers' Union: MM. Roy Atkinson, président (Saskatoon); J. N. McCrorie (Regina), conseiller en recherche et Hans Kieferle (Regina), économiste-conseil.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

26749—1

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 8

SÉANCES DU MARDI 29 MARS 1966 ET DU JEUDI 28 AVRIL 1966

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien

---

TÉMOINS:

De la part de la National Farmers' Union: MM. Roy Atkinson, président (Saskatoon); J. N. McCrorie (Regina), conseiller en recherche et Hans Kieferle (Regina), économiste-conseil.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

23749—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. Gustave Blouin

et Messieurs

Allmand	Horner (*Acadia*)	Pascoe
Andras	Hymmen	Rapp
Bell (*Saint-Jean-Albert*)	Lessard	Reid
Byrne	McIntosh	[9]Rideout (Mme)
Cantelon	Olson	Rock
Carter	[8]Orlikow	Sherman
Deachman	Ormiston	Southam
Fawcett		Tolmie—(25)

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

[8]M. Saltsman a remplacé M. Orlikow le 20 avril 1966.

[9]M. McWilliam a remplacé Mme Rideout le 27 avril 1966.

ORDRES DE RENVOI

Le MARDI 5 avril 1966

Il est ordonné,—Qu'il soit permis au comité permanent des transports et des communications de siéger pendant les séances de la Chambre à compter du vendredi 6 mai au mardi 17 mai 1966; qu'il soit permis au comité de siéger à divers endroits au Canada, au cours de la même période de temps; que le greffier du Comité l'accompagne.

Le MERCREDI 20 avril 1966

Il est ordonné,—Que le nom de M. Saltsman soit substitué à celui de M. Orlikow sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Le MERCREDI 27 avril 1966

Il est ordonné,—Que le nom de M. McWilliam soit substitué à celui de Mme Rideout sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le MARDI 5 avril 1966

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Le Comité recommande:

1. Qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre à compter du vendredi 6 mai au mardi 17 mai 1966.
2. Qu'il lui soit permis de siéger à divers endroits au Canada, au cours de la même période de temps.
3. Que le greffier du Comité l'accompagne.

Respectueusement soumis,

Le président,
JOSEPH MACALUSO.

(*Assentiment accordé le mardi 5 avril 1966*)

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 29 mars 1966
(15)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui en séance à huis clos, à 10 heures du matin sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Allmand, Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Blouin, Byrne, Cantelon, Carter, Deachman, Fawcett, Hymmen, Lessard, Macaluso, McIntosh, Olson, Orlikow, Ormiston, Pascoe, Rapp, Reid, Rock, Sherman, Southam, Tolmie (24).

Le Comité prend en considération et étudie l'utilité de se rendre sur les lieux dans les régions desservies précédemment par le *Dominion*, un train de voyageurs du Pacifique-Canadien.

Après longue et mûre délibération au sujet des projets du Comité,

Sur la proposition de M. Lessard, appuyée par M Fawcett,

Il est décidé—Qu'instruction soit donnée au président du Comité de faire rapport à la Chambre, comme suit:

Votre Comité recommande:

(1) Qu'il lui soit permis de s'ajourner d'un endroit à un autre à l'intérieur du Canada,

(2) Que le secrétaire du Comité accompagne ledit Comité.

Sur la proposition de M. Reid, appuyée par M. Cantelon,

Il est décidé—Que le secrétaire du Comité accompagne celui-ci lorsqu'il s'ajourne d'un endroit à un autre; et que les dépenses raisonnables occasionnées par les déplacements et la subsistance des membres du Comité et des employés qui les accompagnent, soient défrayées à même les fonds qui seront fournis par la Trésorerie.

Le Comité consent à ce que l'analyste des coûts de la Commission des Transports du Canada accompagne le Comité dans sa visite de l'Ouest du pays.

Le secrétaire du Comité reçoit instruction de voir à ce que chaque membre de ce comité reçoive le Document de la session n° 122, déposé sur le bureau de la Chambre mercredi, le 16 février 1966, et intitulé «*Canadian Pacific Investments Limited Financial Statements and Schedules for the Year ended December 31, 1963*».

A la demande de M. McIntosh, le Comité donne instruction au secrétaire du Comité d'obtenir une opinion juridique concernant l'entente de 1881 signée entre le Dominion du Canada et le Pacifique-Canadien.

A 10 h. 55 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le JEUDI 28 avril 1966
(16)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 45 du matin sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Cantelon, Carter, Deachman, Fawcett, Hymmen, Macaluso, McWilliam, Pascoe, Reid, Rock, Saltsman, Sherman, Southam et Tolmie (16).

Aussi présents: MM. Ballard et Orlikow.

Également présents: De la part de l'Union nationale des cultivateurs: MM. Roy Atkinson, président (Saskatoon); J. N. McCrorie (Regina), conseiller en recherche et Hans Kieferle (Regina), économiste-conseil.

Le président ouvre la séance et le Comité poursuit l'examen de la suffisance du programme courant et des projets d'avenir de la Compagnie du Pacifique-Canadien en ce qui concerne ses services de voyageurs.

Sur la proposition de M. Pascoe, appuyé par M. Fawcett,

Il est décidé—Que le Comité fera annoncer, dans les journaux quotidiens locaux des cités concernées, le lieu et la date des audiences publiques qui se tiendront à Vancouver, Calgary, Medicine Hat, Moose Jaw, Brandon, Winnipeg et Port Arthur.

Sur la proposition de M. Cantelon, appuyé par M. Fawcett,

Il est décidé—Qu'à partir d'aujourd'hui, les membres du Comité se limiteront à un interrogatoire de 10 minutes lorsque des témoins paraîtront devant ledit comité.

Le président présente ensuite les témoins et les invite à soumettre leurs mémoires avant d'être interrogés à ce sujet.

On permet à M. Atkinson d'apporter quelques corrections au mémoire qu'il soumet au nom de l'Union nationale des cultivateurs (*Ces corrections ont été faites dans la version imprimée.*)

Sur la proposition de M. Cantelon, appuyée par M. Reid,

Il est décidé—Que le Tableau I soit imprimé entièrement en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*Voir Appendice «J»*).

Sur la proposition de M. Southam, appuyée par M. McWilliam,

Il est décidé—Que le Tableau II soit imprimé entièrement en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*Voir Appendice «K»*).

Le président interrompt la séance afin de souhaiter la bienvenue à un groupe de 30 cadets du Collège militaire royal, piloté par M. T. R. Montgomery, ancien greffier adjoint de la Chambre des communes.

Sur la proposition de M. Rock, appuyé par M. Cantelon,

Il est décidé—Que les notes paraissant au bas de la page 29 du mémoire présenté par l'Union nationale des cultivateurs soient imprimées, au complet, en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*Voir Appendice «L»*).

Le Comité suspend la séance de 11 h. 25 à 11 h. 35 du matin. Dès la reprise de la séance, le Comité commence l'interrogatoire des témoins.

L'examen des témoins étant terminé, le Comité remercie MM. Atkinson, McCrorie et Kieferle, qui se retirent.

A 1 h. 10 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrés au moyen d'appareils électroniques*)

Le JEUDI 28 avril 1966

• (9.45 a.m.)

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Je constate que nous formons quorum. Tout d'abord, j'aimerais entendre une proposition à l'effet qu'il est décidé que le Comité annonce les audiences publiques que nous allons tenir dans les journaux quotidiens locaux des cités concernées. La proposition est faite par M. Pascoe, avec l'appui de M. Fawcett. Il n'y a pas d'opposition?

La proposition est adoptée.

Au cours des témoignages, nous allons distribuer parmi vous les documents suivants: les horaires des audiences publiques, les horaires ferroviaires et ceux des lignes aériennes, les allocations spécifiées pour les comptes de dépenses et des formules d'application pour l'assurance-avion. Lorsque nous aurons terminé l'examen du mémoire de l'Union nationale des cultivateurs, dont nous sommes actuellement saisis, nous ferons l'appel nominal des membres qui participeront à ce voyage. Ces audiences auront lieu à Vancouver, Calgary, Medicine Hat, Moose Jaw, Brandon, Winnipeg et Port Arthur.

Messieurs, nous avons ici devant nous la délégation de l'Union nationale des cultivateurs. Vous avez déjà reçu leur mémoire. Voici M. Roy Atkinson, président de l'Union nationale des cultivateurs de Saskatchewan, M. J. N. McCrorie, conseiller en recherche de Regina, et M. Hans Kieferle, économiste-conseil, également de Regina. Le mémoire est assez volumineux—vous l'avez reçu et avez eu l'occasion de l'étudier depuis bientôt deux semaines—il compte 45 pages, et nous n'en avons pas de résumé à notre disposition. M. Atkinson désire reprendre le mémoire dans son entièreté, et il serait donc préférable qu'il commence immédiatement au début du mémoire. Je ne crois pas qu'il nous soit possible de sélectionner d'une manière équitable certains points saillants à cause du fait que le mémoire est excessivement détaillé.

M. CARTER: Y a-t-il un exemplaire de disponible, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui. Aujourd'hui, nous siégerons jusqu'à une heure de l'après-midi. Si nous sommes obligés de siéger plus longtemps, nous devrons demander la permission de la Chambre de pouvoir siéger pendant que siègent les Communes. Mais je pense que, si nous commençons immédiatement et si nous limitons les périodes d'interrogatoire à dix minutes par personne, nous pourrons terminer en temps utile.

M. CANTELON: A ce sujet, je me demande s'il ne serait pas sage de faire quelque chose de permanent dans ce sens-là. Il me semble que, dans le passé, nous avons reçu plusieurs mémoires sur lesquels la plupart de nos membres eussent aimé faire des commentaires. Malheureusement, nous n'en avons pas eu l'occasion à cause du fait que c'est la coutume de permettre à un interrogateur de prendre une demi-heure ou, au cours des derniers mois, au moins quelque 20 minutes, ce qui évidemment a pour effet de limiter l'interrogatoire à environ

quatre ou cinq personnes. Ensuite, lorsque ceux-ci ont finalement terminé, ils ont épuisé tout le mémoire et personne d'autre n'a plus vraiment l'occasion de poser des questions pour la bonne raison que tout a été dit. Je me demande s'il ne serait pas plus juste, autant vis-à-vis des personnes ayant présenté le mémoire que vis-à-vis des membres du Comité, de limiter chaque période de questions à dix minutes, par exemple, de façon que nous ayons tous une occasion d'avoir notre tour et afin que l'interrogatoire devienne ainsi plus varié.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous faire une proposition dans ce sens, Monsieur Cantelon?

M. CANTELON: J'aimerais faire une proposition tendant à instaurer ce système non seulement pour l'examen de ce mémoire en particulier, mais aussi pour qu'il soit appliqué au cours des déplacements que nous allons faire, à savoir que les membres n'auront que dix minutes chacun pour leurs questions.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cela est d'une grande importance au cours de notre voyage, car nous avons reçu un flot ininterrompu de lettres au sujet des démarches qui seront faites devant notre Comité à ces différents endroits. Nous n'aurons tout simplement pas le temps nécessaire pour pouvoir allouer 20 minutes ou une demi-heure à chacun, et nous ne finirons jamais d'entendre les mémoires.

M. CANTELON: C'est là une des raisons pour lesquelles je fais la présente proposition.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Cantelon qu'à partir d'aujourd'hui, chaque membre du comité ne disposera que de dix minutes pour son interrogatoire. Cela n'implique nullement qu'il n'y aurait que dix minutes pour chaque personne, mais bien que cela se fera à tour de rôle, dix minutes à chaque audience ainsi qu'aux audiences futures. Monsieur Fawcett appuie la proposition. Sommes-nous tous d'accord?

M. SHERMAN: Le seul facteur compliquant cet arrangement est évidemment, Monsieur le président, celui de la longueur des réponses qui nous sont données à nos différentes questions.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez vous reposer sur la présidence pour cela, monsieur Sherman. J'en tiendrai compte.

M. REID: Mr. Sherman a soulevé la question qui se posait dans mon esprit.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain qu'à cette condition, nous pouvons procéder à la satisfaction de tous les membres. Y a-t-il de l'opposition? La proposition est adoptée.

M. ROY ATKINSON (*président de la National Farmers' Union, de Saskatchewan*): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, tout d'abord j'aimerais attirer votre attention sur un certain nombre de corrections qui doivent être apportées à notre mémoire. A la page 16, la note n° 1 devrait se trouver au bas de la deuxième citation que vous trouverez au milieu de la page. La note au bas de la page devrait se trouver en page 155 au lieu de 148. A la page 19, dans la note n° 1, il faut lire, au lieu «il y a une question», «il y a une exception». A la page 25, au deuxième paragraphe, au premier tiers de la page, lisez «opérant un système de réservations peu efficace» au lieu de «efficace». (*Les corrections susmentionnées ont été apportées au texte imprimé.*)

M. CANTELON: Je regrette mais je n'ai pas entendu le numéro de la page.

M. ATKINSON: Page 25.

M. CANTELON: Opérant un système peu efficace . . .

M. ATKINSON: Oui, cela change le sens de la phrase. Nous allons nous partager la tâche de la lecture de ce mémoire. M. McCrorie et M. Kieferle vont m'assister.

RAPPORT

de l'Union nationale des cultivateurs
au
sous-comité du Comité permanent des
transports et communications
au sujet du
service des passagers du Pacifique-Canadien
le 28 avril 1966

Introduction

Nous sommes heureux de l'occasion qui nous est donnée de paraître devant votre Comité et d'exposer nos opinions relativement à la question de la suffisance et de l'efficacité du service ferroviaire de passagers du Pacifique-Canadien. L'Union nationale des cultivateurs est une fédération des organisations provinciales suivantes: l'Union des cultivateurs de l'Ontario, l'Union des cultivateurs du Manitoba, l'Union des cultivateurs de la Saskatchewan, l'Union des cultivateurs de l'Alberta et l'Union des cultivateurs de la Colombie-Britannique. Nous représentons quelque 60,000 familles de cultivateurs canadiens.

Le 23 mars 1965, nous avons paru devant ce Comité, exposant nos opinions sur le bill C-120 et la politique nationale de transport. Nous considérons la question du service de passagers du Pacifique-Canadien comme un aspect particulier de ce problème général. En conséquence, nous avons l'intention (1) d'étudier l'argumentation que le Pacifique-Canadien a soumise à ce Comité pour justifier l'annulation du service de passagers du *Dominion*, (2) de discuter et de définir les erreurs et les lacunes relatives à cette question, et (3) d'étudier quelques suggestions relatives au service ferroviaire de passagers qui nous semblent être dans le meilleur intérêt de la nation canadienne et de son avenir.

Mandat

Le mandat du Comité est le suivant:

> Que la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs pour le service de passagers sur les lignes de chemin de fer du Pacifique-Canadien, en vue de faire face à la demande réelle du public pour un tel service, et les conséquences de ce programme et de ces projets, soit référée au comité permanent des Transports et Communications pour étude et rapport.[1]

Bien que nous ayons l'intention de limiter nos remarques et notre argumentation à la question à l'étude au sein de ce Comité, nous voudrions faire certains commentaires au sujet de ce mandat.

D'abord, l'idée maîtresse dans les termes de ce mandat est la «demande réelle». La portée de l'enquête du Comité est nécessairement limitée et on n'a pas prévu la discussion d'une notion plus vaste et, à notre avis, plus importante, c'est-à-dire la «nécessité» de ce service; cette notion inclut celle de la demande réelle mais va plus loin.

[1] Procès-verbaux et Témoignages nº 1, le 17 février 1966. (Chambre des communes: le comité permanent des Transports et Communications)., p. 3.

Deuxièmement, on n'a pas prévu dans les termes du mandat la possibilité d'étudier le programme actuel et les projets futurs concernant le service de passagers sur les lignes exploitées par le National-Canadien. Nous croyons qu'une comparaison des programmes et des projets du National-Canadien et du Pacifique-Canadien à ce sujet serait à la fois révélatrice et instructive.

Troisièmement, on ne fait aucune allusion dans les termes du mandat aux difficultés éprouvées au cours de l'année dernière à propos du transport par chemin de fer des grains en provenance de l'Ouest canadien. Cette question a causé autant d'inquiétude dans l'Ouest du Canada que l'annulation du train de passagers du Pacifique-Canadien connu sous le nom de *Dominion*. Nous prétendons que l'exploitation d'un service ferroviaire de passagers va de pair avec celle d'un service de marchandises et l'une ou l'autre ne peut efficacement être étudiée séparément.

Nous soutenons que le mandat pour cette étude est limité et inadéquat en ce qui concerne les questions soulevées plus haut. Nous acceptons donc le mandat sous toute réserve.

Témoignages et discussion—L'argumentation soumise par le Pacifique-Canadien

Les arguments mis de l'avant par le Pacifique-Canadien pour justifier l'annulation du *Dominion*, ses programmes et projets actuels et futurs concernant le service ferroviaire de passagers se résument en fait à deux données connexes: «la demande réelle» et la répartition efficace des ressources.

La compagnie définit la demande réelle en termes de prix ou de revenus perçus des passagers qui défraieront les dépenses d'exploitation du service ferroviaire de passagers en question.[1] Le Pacifique-Canadien a laissé entendre qu'il était prêt à exploiter un tel service à chaque fois qu'il pourra en défrayer le coût au moyen des revenus perçus des passagers. Là où il n'y a pas ce que la compagnie appelle «demande réelle», le Pacifique-Canadien n'a pas l'intention d'exploiter de service ferroviaire de passagers.

L'annulation du *Dominion* en est un exemple. La compagnie soutient qu'en 1965, les revenus perçus des passagers, provenant de tous les services ferroviaires de passagers en exploitation, se sont élevés à $40.3 million; les frais d'exploitation se sont élevés à $64.2 millions (il s'agit ici de frais variables et non de frais constants), ce qui fait que le Pacifique-Canadien a encouru un déficit de $23.9 millions sur l'exploitation de tous les services ferroviaires de passagers pour cette année-là.[2]

Ces chiffres toutefois s'appliquent à l'ensemble des services de passagers. En témoignant devant ce Comité, un fonctionnaire de la compagnie a essayé de donner un aperçu des reveus, des dépenses variables et du déficit attribuable au *Dominion*. A la page 80 des procès-verbaux et témoignages de ce Comité (jeudi le 3 mars 1966), M. Sinclair, vice-président du Pacifique-Canadien, a évalué que les revenus du *Dominion* constituaient de 20 à 25% de tous les revenus provenant du service de passagers pour 1964.[3]

---

[1] «Exposé du Pacifique-Canadien». Procès-verbaux et Témoignages, *op. cit.*, 3 mars 1966, Appendice A.

[2] *Ibid.*, p. 52.

[3] Dans l'exposé du Pacifique-Canadien, on se sert des chiffres de 1965. (Voir le tableau de la page 52, *Ibid.*) Toutefois, en essayant d'évaluer le déficit attribuable au *Dominion*, M. Sinclair se sert des chiffres de 1964. Il a dit, et nous citons: «Nous devons revenir à 1964; c'était l'année complète...» (*Ibid.*, p. 80). La compagnie n'a pas fourni d'autre explication et les membres de ce Comité n'en ont pas demandé.

Soit dit en passant, dans l'exposé du Pacifique-Canadien, on se sert des chiffres de 1965. Toutefois, en essayant d'évaluer le déficit attribuable au *Dominion*, M. Sinclair se sert des chiffres de 1964. Il a dit, et nous citons: «Nous devons revenir à 1964; c'était l'année complète.» La compagnie n'a pas fourni d'autre explication et les membres de ce Comité n'en ont pas demandé. Et maintenant revenons à l'argumentation.

Les dépenses variables constituaient de 25 à 30% du total des dépenses variables encourues la même année pour l'exploitation du service de passagers. En se servant des chiffres pertinents cités par la compagnie dans son exposé, on évalue que le revenu du *Dominion* pour l'année 1964 a varié entre $8.96 et $11.2 millions; les dépenses variables ont varié entre $7.7 et $21.2 millions, de sorte que son exploitation s'est soldée par un déficit approximatif de $8.74 à $10.0 millions.[1]

Nous notons en passant que si le chiffre de $8.74 est accepté comme montant du déficit approximatif du *Dominion* en 1964, alors selon des déclarations faites par des fonctionnaires de la compagnie devant ce Comité, le déficit attribuable au *Canadian* s'élèverait à $10.76 millions. Si tel est le cas, il est alors évident que le Pacifique-Canadien a annulé le mauvais train de passagers.

Revenons de nouveau à l'argumentation.

Pour poursuivre cet exemple, la compagnie a conclu qu'à la suite du déficit approximatif de $8.74 millions à $10.0 millions encouru par le *Dominion* en 1964, il n'existait plus de demande réelle pour le service ferroviaire de passagers en question.[2] Pour cette raison, la compagnie a demandé à la Commission des Transports la permission d'annuler ce service.

L'absence de ce que le Pacifique-Canadien appelle demande réelle n'est pas toutefois la seule raison de l'annulation du service ferroviaire de passagers en général et du *Dominion* en particulier. La compagnie prétend aussi que les revenus perçus d'un service ferroviaire de passagers donné doivent à eux seuls défrayer les dépenses d'exploitation et d'entretien du service en question. En d'autres mots, la compagnie n'admet pas l'idée que d'autres services ferroviaires puissent être appelés pour combler les prétendus déficits encourus dans l'exploitation d'un service ferroviaire de passagers donné. D'agir ainsi aurait comme résultat ce que la compagnie appelle une mauvaise répartition des ressources.[3]

A ce sujet, la compagnie fait valoir un autre argument. Elle prétend qu'alors que le service ferroviaire de passagers perd du terrain en Amérique du Nord, le transport aérien se développe à un rythme sans précédent.[4] Le Pacifique-Canadien soutient en effet que d'investir dans les services ferroviaires de passagers, soi-disant non rentables, constitue un mauvais emploi des ressources alors que le transport aérien est en pleine période de croissance et de développement. En d'autres mots, l'investissement dans le transport aérien est plus profitable que dans le transport ferroviaire de passagers. Car, dans l'optique du Pacifique-Canadien, le profit est le seul critère sur lequel doit se fonder une juste répartition des ressources. Et ainsi que le souligne d'une façon

---

[1] Ces évaluations sont calculées sur la base des chiffres qu'on peut trouver au tableau de la p. 52. *Ibid.*

[2] Nous notons en passant que si le chiffre de $8.74 millions est accepté comme montant du déficit approximatif du Dominion en 1964, alors selon des déclarations faites par des fonctionnaires de la compagnie devant ce Comité, le déficit approximatif attribuable au «Canadien» s'élèverait à $10.76 millions. Si tel est le cas, il est alors évident que le Pacifique-Canadien a annulé le mauvais train de passagers. Voir les déclarations de M. Sinclair aux pp. 115-116, *Ibid.*

[3] *Ibid.*, p 17.

[4] *Ibid.*, pp. 83-84.

si éloquente la compagnie dans son exposé, ce qui est bien pour le Pacifique-Canadien est bien pour la population du Canada.

La question de la demande réelle

Les membres de ce Comité ont à plusieurs reprises fait allusion à la définition du Pacifique-Canadien de la «demande réelle» et on leur a répondu invariablement qu'elle était «la demande d'un service à des prix permettant de défrayer le coût de l'exploitation de ce service».[1] Cette définition est inacceptable à notre avis et nous aimerions par conséquent en suggérer une autre qui ait une signification, c'est-à-dire:

> La demande réelle est l'inventaire des diverses quantités d'une marchandise ou service qui seront achetées à différents prix.[2]

En termes d'économie, la demande réelle s'applique à la fois au désir et à la capacité de payer une marchandise ou un service. Mais il n'est pas question que ce désir et cette capacité de payer doivent nécessairement équivaloir au prix demandé par celui qui exploite ce service. Les prix, dans une économie fondée sur la concurrence, sont après tout le résultat de l'offre et de la demande. Nous réalisons que si celui qui exploite le service en a plus ou moins le monopole, comme c'est le cas pour le Pacifique-Canadien, la compagnie peut tout simplement s'habituer à l'idée d'en déterminer le prix sans égard au client et peut commencer à croire que l'offre, la demande et le prix sont une seule et même chose.

Il y a aussi la question de l'efficacité ou, mieux encore, la question de savoir si celui qui exploite le service sera en mesure de le faire au coût moyen le plus bas. Nous savons qu'en théorie et en pratique, ceux qui détiennent un monopole sur l'exploitation d'une entreprise donnée ne peuvent pas et ne réussiront pas en pratique à réaliser pleinement des économies internes en augmentant le rendement au point d'atteindre le coût moyen le plus bas. Il existe plusieurs raisons pour cela dont la plupart ont trait au manque de flexibilité structurale qui empêche ces compagnies d'allier tous les facteurs de production de la façon la plus rentable.

Cette brève analyse va à l'encontre de la prétention du Pacifique-Canadien à l'effet que la demande réelle signifie le désir et la capacité du client de payer le prix que la compagnie établit sans poser de question, indépendamment du fait que ce prix soit ou non le plus bas possible, compte tenu de la concurrence.

Durant la discussion qui va suivre, nous avons l'intention de démontrer que les imperfections du marché mentionnées plus haut sont les principales raisons pour lesquelles les chemins de fer de ce pays, face à une demande qui diminue, ont dû avoir recours à de nouvelles méthodes de service et de publicité, à la fois très ingénieuses et habiles, pour récupérer les passagers qu'ils avaient perdus. De plus, nous espérons démontrer que si ces nouvelles méthodes de publicité continuaient d'être employées avec un enthousiasme véritable, il y aurait toute raison de croire que le transport de passagers par chemin de fer est encore une entreprise viable. Nous essaierons aussi de prouver que le Pacifique-Canadien n'était pas prêt à jouer son rôle dans cette entreprise pour des raisons que nous avons l'intention de discuter plus loin.

---

[1] *Ibid.*, p. 44.
[2] Voir M. Inman, *Economics in a Canadian Setting*, (Toronto: Copp-Clark, 1964) p. 356.

Efficacité

La Commission royale MacPherson du transport a fait la remarque suivante à propos de l'efficacité:

> S'il devenait évident qu'une compagnie exploitant un service de transport ne peut survivre suivant une politique qui cherche à atteindre une efficacité maximum, nous affirmons qu'on ne devrait pas ignorer les conséquences de la technologie ou de l'économie pour conserver des idées préconçues ou historiques au sujet de la formation appropriée de l'industrie du transport.[1]

Nous sommes tout à fait d'accord avec cette philosophie. Naturellement, il s'ensuivrait logiquement que des mesures constructives devraient alors être prises par les représentants élus de ce pays pour faire en sorte que la population du Canada, en fait n'importe quel client des chemins de fer, en ait pour son argent.

Le Pacifique-Canadien, dans son exposé soumis à ce Comité a fait allusion à plusieurs reprises à des termes tels que «efficacité» et juste «répartition des ressources». Il a employé ces termes comme s'il n'était pas question que la compagnie s'applique en pratique à atteindre ces buts souhaitables. Encore une fois, nous désirons mettre les membres de ce Comité en garde contre de tels raisonnements post hoc, ergo propter hoc. Alors qu'ils partent du principe que ce qu'ils affirment est vrai, nous allons prouver le contraire. Car il est évident que les entreprises efficaces qui réussissent à tirer profit d'une plus grande productivité sur le marché de la concurrence, se doivent de faire profiter leurs clients de ces économies internes sous forme de prix réduits ou de meilleur service ou des deux. Il ne fait aucun doute que la compagnie du Pacifique-Canadien n'était pas du tout disposée à réduire ses tarifs; de la même façon tous les membres de ce Comité ont été à même de constater que la qualité des services fournis par la compagnie s'est détériorée au point d'en devenir une insulte. Nous allons dans un moment porter à votre attention quelques exemples qui illustrent bien ces affirmations. Qu'il nous suffise de dire que les points principaux de la discussion qui va suivre porteront sur les questions suivantes:

a) Les méthodes de calculer les dépenses et les prix du transport ferroviaire de passagers et leurs conséquences pour le public voyageur; et

b) La concurrence nouvelle provenant des autres modes de transport et la réaction des chemins de fer.

Dépenses et prix

A première vue, il semblerait raisonnable que le prix d'une marchandise ou d'un service soit déterminé par ce qu'il en coûte pour le produire. C'est certainement ce que soutient le Pacifique-Canadien. Dans le monde irréel d'Adam Smith, où la concurrence était parfaite et où les besoins de la société étaient satisfaits par l'action de chaque entrepreneur à la recherche d'un profit «comme s'il avait été guidé par une main invisible», on avait une certaine assurance que le prix du marché était déterminé selon la concurrence et que seules les entreprises efficaces survivaient en fait. Dans ce monde modèle d'analyse économique, les dépenses étaient toujours réduites au minimum et les profits ne dépassaient pas un niveau raisonnable.

---

[1] *Rapport de la Commission royale du Transport*, Vol. II (Déc./61) p. 12.

Mais compte tenu des réalités de notre époque, il est évident que les grandes entreprises déterminent le prix de leurs marchandises et de leurs services selon un système très compliqué de calcul des dépenses.

Il est intéressant de souligner qu'il y a des experts dans le domaine de l'économie du transport qui ne sont pas d'accord avec la théorie qui veut qu'indépendamment des circonstances, le coût d'exploitation d'un service soit le seul facteur déterminant lorsqu'il s'agit d'en fixer le prix. Mais si ce n'est pas le coût de la production, quels sont les autres facteurs? En étudiant ce problème, nous n'avons pas trouvé d'explication plus claire que celle donnée par Locklin qui déclare:

> La théorie des tarifs de chemin de fer implique trois données principales: la première est la raison sur laquelle se fonde l'établissement des tarifs différentiels qui sont au-dessous du prix coûtant et qui s'explique par le fait qu'il existe des sommes considérables pour les dépenses constantes. Si toutes les dépenses étaient variables, il ne pourrait pas alors y avoir de tarifs au-dessous du prix coûtant. La seconde donnée est que des tarifs différentiels ne pourraient continuer d'exister dans un système de concurrence réelle et que par conséquent un certain élément de monopole est aussi essentiel pour expliquer les tarifs différentiels. La troisième donnée est que même dans des conditions de monopole, et compte tenu de l'existence des dépenses générales, des tarifs différentiels ne pourraient pas exister si les prix demandés pour divers services de transport n'étaient pas indépendants du prix demandé pour d'autres services de transport.[1]

Nous trouvons cet exposé intéressant, surtout lorsque mis en opposition avec le dédale de chiffres et de données statistiques présentés par le Pacifique-Canadien dans son mémoire et dans ses témoignages. Il est à noter que l'auteur affirme une fois pour toutes qu'il existe réellement de bonnes raisons pour avoir recours à des tarifs différentiels; en fait, il soutient que:

> ils (les tarifs différentiels) se fondent sur la demande plutôt que sur le coût du service.[2]

En d'autres mots, nous prétendons essentiellement que la politique d'établissement des prix d'une compagnie de chemin de fer ou sa structure tarifaire peuvent en réalité être sujettes à changement en période où la demande diminue en dépit du fait que ses dépenses variables, résultant du transport d'un nombre additionnel de passagers, vont tendre à augmenter. De plus, ce problème du nombre insuffisant de passagers peut être résolu seulement si la compagnie est prête à réduire ses tarifs et à améliorer la qualité du service.

Nous ne croyons pas nécessaire de souligner que pendant une très longue période avant l'entrée en vigueur des tarifs réduits pour les passagers, aucune des deux grandes compagnies ferroviaires canadiennes ne semblait s'inquiéter outre mesure. Lorsque le problème est devenu assez grave, les deux compagnies ont réduit leurs tarifs pour récupérer les passagers qu'elles avaient perdus. Nous espérons démontrer à ce Comité que tandis que le National-Canadien a entrepris de faire accepter au public sa nouvelle politique, d'une façon très ingénieuse, le Pacifique-Canadien n'a rien fait pour améliorer la qualité de son service, ce qui explique le fait que, même si en moyenne, le National-Canadien transporte seulement deux fois plus de passagers que le Pacifique-Canadien, le National Canadien a attiré presque dix fois plus de nouveaux passagers que le Pacifique-Canadien en 1963 et 1964.[3]

---

[1] D. P. Locklin, *Economics of Transportation*, (Chicago: Irwin Inc. 1947, p. 147).
[2] *Ibid.*, p. 148.
[3] Voir «Operating Statistics» dans le DBS Catalogue Nos. 52-201 et 52-202 (1965).

Comparaisons statistiques

Tel que mentionné plus haut, l'exposé et les témoignages du Pacifique-Canadien à ce Comité contiennent un dédale de chiffres sur les dépenses et les profits, y compris quelques vantardises de la compagnie, à l'effet qu'ils avaient été et continuaient d'être à l'avant-garde des nouvelles techniques de comptabilité et d'actuariat. Nous ne sommes pas en mesure de commenter ces prétentions. Mais nous sommes au courant de certaines des règles régissant l'étude statistique et nous savons que la compagnie fait certaines comparaisons et allusion qui ne veulent pas dire grand-chose. Par exemple, le Pacifique-Canadien prétend que,

> Le tarif réel qui est calculé sur la base des revenus perçus par la compagnie, compte tenu du nombre des passagers et de la distance en milles parcourue par chaque passager, s'élevait en 1965 à 2.73 cents alors qu'il était de 2.72 cents en 1949. Par opposition, l'indice du coût de la vie, tel que publié par le Bureau fédéral de la statistique, a augmenté de 39 pour cent entre 1949 et 1965.[1]

Le but de ce genre de comparaison est évidemment de laisser entendre que même si tout le reste a augmenté, les tarifs du Pacifique-Canadien n'ont pas augmenté. En d'autres mots, le Pacifique-Canadien n'a pas été capable de faire face à la pression croissante de l'augmentation des dépenses. Nous, de l'Union des cultivateurs, savons reconnaître la validité de cet argument car c'est là le problème le plus grave auquel l'agriculture doit faire face aujourd'hui. On n'a jamais rien fait à ce sujet. On a encore moins essayé de s'y attaquer. Mais lorsque le Pacifique-Canadien a recours à cet argument, nous aimerions faire la part de ce qui est réel ou imaginaire.

D'abord, il est tout à fait indu de citer seulement les revenus des services de passagers par comparaison avec l'indice des prix de détail. Que le Pacifique-Canadien nous fasse connaître tous leurs autres revenus. un à un, pour démontrer qu'ils n'ont pas été en mesure de faire face à l'augmentation des dépenses.

Deuxièmement, toute comparaison entre un indice des prix et des statisques sur les revenus semble contradictoire. Les fonctionnaires de la compagnie le savent aussi bien que nous. Nous croyons par conséquent que le recours à de telles tactiques n'est rien d'autre qu'un essai délibéré d'embrouiller et d'induire en erreur les membres de ce Comité.

Enfin, nous aimerions attirer votre attention sur le genre de statistiques sur les revenus que le Pacifique-Canadien a choisi pour étayer sa thèse. Nous avons préparé un tableau d'indices comparés pour opposer à la démonstration partiale de la compagnie. Nous aimerions souligner que la seule comparaison légitime dans ce tableau est celle entre l'indice des prix de détail et l'indice des prix agricoles. Nous avons mis ce dernier à date afin de pouvoir le comparer au premier et nous avons pris l'année 1949 comme point de départ.

M. KIEFERLE: En ce qui concerne le tableau susmentionnée, permettez-moi d'interrompre et d'attirer votre attention sur la note. L'indice A est le revenu moyen par train de passagers par mille de chacune des deux compagnies, et l'indice B celui du revenu moyen par passager par mille de chacune des deux compagnies.

M. CANTELON: Puis-je interrompre ici? A mon avis, il serait essentiel d'avoir ce tableau dans les procès-verbaux à ce stage, et j'espère que le témoin se rend compte qu'il devra faire inclure ce tableau dans les témoignages également.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous pouvons proposer que le tableau I soit imprimé comme appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui. Quelqu'un le proposera-t-il?

[1] Procès-verbaux et Témoignages, *op. cit.* p. 54.

M. REID: Pourriez-vous élargir la proposition, de façon que tous les tableaux puissent être inclus dans ce très intéressant mémoire?

Le PRÉSIDENT: Ils suivent au fur et à mesure que le mémoire est présenté. La meilleure façon de procéder, je crois, c'est de le faire tableau par tableau. Donc, il s'agit maintenant du tableau I. Quelqu'un veut-il proposer qu'il soit imprimé comme appendice?

M. CANTELON: Je ne crois pas que c'est le meilleur procédé, M. le président. Ce tableau devrait plutôt être inséré dans les procès-verbaux au point où il figure maintenant dans le présent mémoire.

M. CARTER: Je propose qu'il soit considéré comme lu, M. le président.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, nous disons tous deux la même chose, M. Cantelon.

M. CANTELON: Ce n'est pas mon avis. Vous ne semblez pas dire la même chose.

M. DEACHMAN: Est-ce compris que tout le mémoire, ainsi qu'il est lu, avec les tableaux et tout le reste, doit être inclus dans les procès-verbaux. Je crois que c'est ce que tout le monde désire.

Le PRÉSIDENT: On est en train de le lire au complet. Il ne convient donc pas de l'imprimer de nouveau, ce qui ferait deux fois. Le tableau I sera par conséquent considéré comme lu et imprimé dans les procès-verbaux et témoignages.

M. CANTELON: C'est ce que nous voulons.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Cantelon, appuyé par M. Reid, qu'il en soit ainsi. La motion est adoptée.

Tableau I

Indices comparatifs

	Pacifique-Canadien		National-Canadien		Indice	Indice des prix à la consommation
	Indice A	Indice B	Indice A	Indice B	Agricole	
1949	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1954	111.1	103.5	118.5	109.3	92.7	116.2
1955	117.5	103.4	124.9	110.3	91.1	116.4
1956	131.0	106.2	135.2	112.2	91.8	118.1
1957	141.5	106.2	141.0	115.0	91.6	121.6
1958	139.8	113.2	136.2	120.0	96.1	125.1
1959	151.6	109.8	144.0	116.1	96.8	126.5
1960	168.0	111.2	148.0	116.5	97.8	128.0
1961	171.7	115.3	151.0	118.8	102.2	129.2
1962	172.8	113.5	169.3	120.8	106.4	130.7
1963	164.1	109.4	169.8	122.3	101.4	133.0
1964	179.6	89.7	177.2	118.0	104.4	135.2

SOURCE: B.F.S.: Catalogues N°s 52-201 et 52-202 (1965)
B.F.S.: Annuaire du Canada 1957-1965

NOTA: L'indice A indique le «revenu moyen par train de passagers par mille» de chacune des deux compagnies de chemin de fer. L'indice B est le «revenu moyen par passager par mille» de chacune des deux compagnies. Dans les deux cas, l'année 1949=100.0

Il est important de noter que dans le tableau ci-haut le «revenu par train de passagers par mille» (indice A) augmente progressivement d'année en année dans le cas des deux compagnies. L'autre indice, (indice B) celui du «revenu par passager par mille», cité par le Pacifique-Canadien, ne présente pas la même caractéristique. Mais pourquoi cette apparente contradiction?

Une étude approfondie de l'indice A révèle que de telles améliorations sensibles sont dues à ce qu'il est convenu d'appeler «des économies internes». Cela veut dire que certaines des améliorations qui ont été obtenues sont attribuables à l'importance de l'entreprise et à la productivité des facteurs de production. Évidemment, il y a eu une diminution du nombre total des trains de passagers tandis que le nombre des passagers n'a pas diminué aussi rapidement. Ce phénomène est souvent décrit comme une amélioration du facteur chargement. A ce sujet, il faut remarquer que le Pacifique-Canadien était en bien meilleure position pour faire des économies internes de ce genre. Ce qui, à notre avis, est dû à leur effort intense pour annuler les services ferroviaires de passagers.

Une autre façon d'expliquer l'indice A serait de dire que (surtout au cours des deux dernières années) le nombre des passagers transportés a augmenté sans que n'intervienne une augmentation exactement proportionnelle du nombre des trains de passagers requis pour transporter les passagers additionnels. Cette remarque est naturellement corroborée par les chiffres publiés par le Bureau fédéral de la statistique. C'est là une conclusion très importante car elle explique immédiatement la nature de l'indice B. Le «revenu moyen par passager par mille» diminue parce que les dépenses additionnelles encourues pour le transport d'un plus grand nombre de passagers n'augmentent pas au même rythme. Pour exprimer la même idée en termes d'économie, même si les dépenses variables augmentent, le taux d'augmentation n'est pas aussi élevé que le taux auquel des revenus additionnels sont perçus des nouveaux passagers.

Si ces remarques sont justes, et leur exactitude est fondée sur des données officielles, elles nous amènent à une question très importante: est-ce que l'élasticité de la demande pour les services ferroviaires de passagers est suffisante pour justifier des réductions de tarifs. Mais que voulons-nous dire par là? D'une façon générale, l'élasticité de la demande est simplement la mesure de la réaction du client lorsque survient un changement du prix d'une marchandise ou d'un service. Ou alors du point de vue de l'entrepreneur, la demande pour ces services lui paraîtra relativement élastique si, par suite d'une réduction des tarifs, un nombre suffisant de nouveaux clients sont attirés pour qu'il en résulte une augmentation du total de ses revenus. Mais si une réduction des tarifs a pour effet d'attirer seulement quelques clients additionnels et s'il en résulte que le total des revenus diminue en pratique, on dit que l'entrepreneur fait face à une demande qui, relativement, n'est pas élastique.

A la lumière de cette discussion et des chiffres à notre disposition, il est tout à fait évident qu'une partie de la demande pour les services ferroviaires de passagers est élastique. Le Canadien-National et le Pacifique-Canadien ont augmenté leurs revenus en provenance des services de passagers à la suite d'une réduction des tarifs en 1963. Le Pacifique-Canadien prétend qu'en 1965 il y a eu une diminution des revenus par rapport à l'année précédente, mais la compagnie n'indique pas combien de passagers elle a transportés.

De plus, le déficit des deux compagnies, résultant du transport des passagers, a diminué. Il est intéressant de noter qu'en 1964, le Canadien-National a réussi à augmenter de 14 p. cent par rapport à l'année précédente le nombre de passagers payants transportés, tandis que ses revenus provenant du service de passagers a augmenté de 16.7 p. cent.[1] Durant la même période, le Pacifique-

[1] Voir le rapport annuel (la compagnie du Canadien-National) de 1964, p. 9.

Canadien a augmenté de 3.7 p. cent le nombre des passagers transportés tandis que ses revenus ont augmenté de 0.67 p. cent.[2] Point n'est besoin de rappeler à ce Comité que les raisons de cette incapacité du Pacifique-Canadien de garder sa part du marché est due à la détérioration croissante de la qualité des services offerts au public par le Pacifique-Canadien.

Le prétendu fardeau du transport des passagers

Les nombreux arguments mis de l'avant par le Pacifique-Canadien dans le but de convaincre ce Comité et le public qu'il n'est pas dans le meilleur intérêt du Canada de maintenir un service pour lequel il n'y a pas de «demande réelle» ne nous impressionne pas du tout. Leur affirmation qu'il en résulterait une mauvaise répartition des ressources est naturellement tout à fait sans fondement puisque nous venons de démontrer qu'il existe en pratique une demande possible pour de tels services si seulement le Pacifique-Canadien voulait s'emparer du marché et l'exploiter. Mais, de toute évidence, ils répugnent à le faire parce que la compagnie s'est lancée dans de nombreuses activités dont les profits marginaux sont beaucoup plus intéressants que s'ils exploitaient un service de passagers. Lorsqu'on rappelle à ces messieurs que le Pacifique-Canadien a reçu un certain nombre d'octrois et de cadeaux de ce pays en retour pour un service, on nous dit que cela n'a aucun rapport avec le problème. Cela ne nous surprend pas du tout car, qui voudrait qu'on lui rappelle constamment le fait gênant que sa santé et sa bonne fortune sont dues à la bonne volonté de quelqu'un d'autre, spécialement si ce quelqu'un d'autre lui répète constamment qu'au moins une partie de ce qui lui a été donné l'a été en échange d'une promesse de rendre certains services. Aujourd'hui, ces services ne sont pas aussi profitables que quelques-unes des autres activités du Pacifique-Canadien et c'est là la seule raison pour laquelle la compagnie veut les annuler.

La répartition des ressources

Qu'on nous permette de rappeler au Comité que jusqu'à maintenant nous avons étudié le cas du Pacifique-Canadien en nous servant exclusivement de principes irréfutables d'économie et de gestion des affaires. Nous avons l'intention de continuer à nous en tenir encore à ces principes pour la discussion qui va suivre.

Le Pacifique-Canadien prétend qu'il a essayé de récupérer les passagers qu'il avait perdus au moyen de ses tarifs économiques mais que les résultats n'avaient pas été encourageants parce que les tarifs étaient en fait trop bas pour lui permettre de couvrir ses dépenses variables. Même si dans son exposé la compagnie a fait ressortir le fait que le *Déficit résultant de l'exploitation de ses services de passagers diminuait en pratique,* elle a fait bien attention de ne pas insister sur ce point. Au contraire la compagnie prétend que:

> Il est clair qu'un service qui ne contribue pas à défrayer une partie des dépenses constantes d'exploitation d'un chemin de fer impose un fardeau aux usagers des autres services ferroviaires ou à la compagnie ferroviaire elle-même.[2]

Encore une fois, nous avons consulté quelques-uns des experts à ce sujet et avons découvert que cet argument n'a absolument aucun sens. Locklin prétend que:

> On laisse parfois entendre que des tarifs peu élevés sur certains parcours doivent nécessairement résulter en des tarifs plus élevés sur d'autres parcours. Le client qui est ainsi favorisé est considéré comme un parasite des autres clients. Il est naturellement vrai que si les tarifs en vigueur sur certains parcours sont moins élevés que les dépenses moyennes, les tarifs en vigueur sur d'autres parcours doivent être plus

[1] Voir les Procès-verbaux et Témoignages, op. cit. p. 52.
[2] Locklin, op. cit. page 148.

élevés que les dépenses moyennes. Mais la théorie qui veut que des tarifs moins élevés sur certains parcours signifient que les tarifs sur d'autres parcours doivent être plus élevés qu'ils ne l'auraient été autrement est tout à fait erroné. Si on a compris clairement la distinction entre les dépenses variables et les dépenses constantes, il apparaîtra que les tarifs préférentiels allègent au lieu d'augmenter le fardeau des autres parcours aussi longtemps que les tarifs réduits ne seront pas augmentés.

Inutile de dire que le Pacifique-Canadien rejetterait naturellement la conclusion de Locklin tout en se vantant de leur technique exclusive de comptabilité et de leurs machines à calculer. Indépendamment de l'opinion de chacun au sujet de cette controverse, nous croyons qu'il est plutôt curieux de constater que les fonctionnaires de la compagnie, tout en se servant sans cesse de phrases créées par des économistes, sont presque invariablement en désaccord avec les experts lorsqu'il s'agit d'une conclusion analytique importante. Cela ne nous surprend pas non plus car cette attitude va de pair avec le genre de tactique auquel a eu recours le Pacifique-Canadien lorsqu'il a été question de statistiques. Néanmoins, nous aimerions souligner ce que nous croyons être réellement le nœud de cette controverse. Le point central de cette controverse est tout simplement de savoir s'il est approprié pour une compagnie ferroviaire de réduire ses tarifs en vigueur sur certains services dans le but de susciter une plus grande demande réelle; et si en ce faisant, les tarifs réduits en vigueur sur un service constituent un fardeau pour les autres parcours.

Premièrement, les experts prétendent, et nous avons démontré que si la demande pour le service en question est élastique, que c'est là une théorie économique irréfutable. Il est notoire que le Pacifique-Canadien réduit ses tarifs seulement à la suite de fortes pressions de l'extérieur. Lorsqu'on a finalement réussi à l'obliger à le faire, il a entrepris de saboter délibérément cet essai important en refusant de fournir un service d'une façon à peine adéquate. Pourquoi les directeurs de la compagnie ont-ils adopté une telle attitude? On peut seulement faire des conjectures à ce sujet. Ce qui semble certain est le fait que la compagnie avait décidé depuis longtemps de se retirer des affaires de transport. Nous mettons au défi le Pacifique-Canadien de nous prouver le contraire.

Deuxièmement, la plupart des économistes, en matière de transport, soutiennent que des tarifs réduits en vigueur sur certains parcours ne constituent pas un fardeau pour les autres parcours ou pour la compagnie. Encore une fois, le Pacifique-Canadien n'est pas d'accord. Néanmoins, c'est là un aspect important, car si jamais on démontrait à ce Comité que des tarifs réduits sur des services de passagers avaient pour effet de réduire le déficit actuel des services de passagers et que ces tarifs réduits contribuaient de cette façon à défrayer en grande partie les dépenses variables d'exploitation du service, nous espérons qu'une telle démonstration sera estimée à sa juste valeur. Pour nous, cela indique un effort véritable pour régler un problème chronique. Mais par-dessus tout, nous croyons qu'une telle démonstration constituerait une preuve suffisante que tout investissement dans ce service serait compatible avec les normes de productivité établies par le Conseil économique du Canada. Nous traiterons de nouveau de la question des investissements dans un moment.

Insuccès du Pacifique-Canadien en ce qui concerne la commercialisation de ses services

Évidemment, la question traitée ici (le régime du tarif d'économie) se résume à ces mots: «commercialisation imaginative». A notre avis, ces mots expriment la nécessité d'un effort authentique en vue de capturer une part du marché et de stimuler une demande réelle, en vue de rechercher l'achalandage non seulement par la réclame dans les journaux comme à la télévision et à la

radio, mais surtout par l'offre d'un service nouveau et d'une qualité substantiellement améliorée. Quoiqu'il a été prouvé qu'une baisse des tarifs permet de regagner le trafic-voyageurs perdu, cette mesure restera sans effets si les tarifs inférieurs s'accompagnent de services d'une qualité épouvantablement médiocre: absence de confort, mauvais système de réservations, ennuyeux retards dus à des horaires non intégrés, etc. Nous traiterons de chaque point en particulier. Qu'il suffise de dire que la réduction des tarifs a augmenté l'achalandage des deux réseaux, mais le Pacifique-Canadien a délibérément amoindri la qualité de ses services; c'est ce qui explique les chiffres du tableau suivant:

Tableau II
voyageurs payants transportés (1,000)

Année	N.-C. Nombre	N.-C. Pourcentage de changement	P.-C. Nombre	P.-C. Pourcentage de changement	Participation du P.-C. au total
1960	13,308		7,059		34.6%
1961	12,105	— 9.0	6,275	—11.1	34.1%
1962	12,444	2.8	6,440	2.6	34.1%
1963	13,599	9.3	6,749	4.8	33.1%
1964	15,501	14.0	6,997	3.7	31.1%

RÉFÉRENCE: Catalogues du B.F.S. n°s 52-201 et 52-202 (1965).

A notre avis, les renseignements fournis au Tableau II sont très révélateurs. Étant donné que la réduction générale du tarif-voyageurs a été mise en place en 1963, il serait bon de souligner la remarque suivante: les deux réseaux ferroviaires ont réussi, pour la première fois depuis la Deuxième Guerre mondiale, à augmenter le nombre de voyageurs transportés.[1]

M. KIEFERLE: Nous tenons à vous souligner qu'il y a une exception. Après l'inauguration du service *Canadian* en 1954-1955, le Pacifique-Canadien a réussi pendant deux années à augmenter le nombre de ses voyageurs, mais la tendance s'est rapidement renversée en 1956.

Le National-Canadien ne transporte pas plus, habituellement, que deux fois le nombre des voyageurs du Pacifique-Canadien; cependant, il en a attiré dix fois plus. En outre, la part du marché total que revendique le Pacifique-Canadien a continué de décroître, passant de 34.6 p. 100 en 1960 à 31.1 p. 100 en 1964.

Refus de donner au Régime du tarif d'économie la chance de réussir

Le Pacifique-Canadien ne s'est pas contenté, toutefois, de réduire la qualité de ses services de voyageurs; la compagnie a également refusé de donner au Régime du tarif d'économie la moindre chance de réussite. Plusieurs membres du Comité sont eux-mêmes dans les affaires tandis que tous les membres de notre organisation le sont. A ce titre, nous connaissons amplement cette règle indispensable de toute administration efficace qui est celle-ci: il faut, quand on aborde un vieux problème d'une façon nouvelle, donner à cette tentative la chance de prouver son efficacité. Avons-nous besoin de dire que cette perspicacité a fait défaut au Pacifique-Canadien. Notons que la compagnie a déclaré

[1] Une question se pose. Après l'inauguration du «*Canadian*» en 1954-1955, le Pacifique-Canadien réussit à augmenter, pendant deux ans, le nombre des voyageurs transportés; toutefois, cette tendance disparut rapidement en 1956.

qu'en 1965, le déficit relatif au trafic-voyageurs avait effectivement baissé de 2.10 millions de dollars par opposition à celui de 1964,[1] mais, en dépit de cette évolution, la compagnie allègue que:

> La compagnie a suffisamment expérimenté le principe du tarif d'économie pour conclure que la réduction des tarifs ne résoudra pas le problème du trafic des voyageurs. Cette réduction de tarifs a enlevé de la clientèle à d'autres moyens de transport qui pouvaient l'accaparer de façon rentable mettant ainsi en péril la stabilité financière des deux modes de transport.[2]

Nous avons été très touchés d'entendre les représentants du Pacifique-Canadien manifester une telle sollicitude envers d'autres entreprises commerciales. A moins d'une erreur grossière de notre part, ce doit être la première fois, depuis ses origines, que le Pacifique-Canadien se soucie d'intérêts étrangers aux siens propres. Nous osons espérer qu'un jour, une attitude semblable sera manifestée à l'égard des cultivateurs de notre pays, en vérité, de tous les Canadiens.

Toutefois, prétendre, comme l'ont fait ces messieurs, qu'après un essai d'un peu plus de deux ans, une nouvelle idée commerciale est la mauvaise solution, surtout lorsque les dernières données de ce programme dénotent une réelle amélioration, c'est faire montre, à notre avis, de mépris et d'irresponsabilité. Nous demanderons aux membres du Comité de songer, un instant, à ce qui arriverait si, dans l'un des secteurs les plus importants de notre économie, le secteur agricole, de forts groupes de cultivateurs cessaient de produire chaque fois que surviennent des années difficiles. C'est précisément ce que le Pacifique-Canadien se propose de faire. S'il faut attribuer à un tel mode de dirigisme privé le problème du transport dont notre pays est affligé, on ne peut s'étonner que tant de Canadiens optent pour l'étatisation de cette entreprise.

La Dépréciation du service de transport des voyageurs

Le Pacifique-Canadien a adopté une attitude catégorique en ce qui concerne la dépréciation du service-voyageurs. On lit dans l'exposé présenté par la compagnie le passage suivant:

> Certains ont prétendu que la compagnie a délibérément avili ses trains de voyageurs afin de décourager les usagers et d'être ainsi en mesure d'éliminer ce service. Cette allégation est sans fondement.[3]

Cependant, les témoignages qu'ont présentés au Comité les dirigeants du Pacifique-Canadien ne corroborent pas cette conclusion énergique. En premier lieu, il est évident que, depuis cinq ans, la compagnie a rationné les commodités qu'offre le *Dominion* pendant les mois autres que ceux d'été. Le président du Pacifique-Canadien déclarait:

> Certains changements ont été apportés en 1960. . . Nous avons substantiellement modifié la composition du train *Dominion* pendant l'hiver . . . Nous avons diminué le nombre de wagons ainsi que les installations disponibles, sur ce train, retranchant plus particulièrement le service des wagons-lits entre Montréal et Vancouver.[4]

---

[1] Procès-verbaux et Témoignages, *op. cit.*, p. 52.
[2] *Ibid.*, p. 53.
[3] *Ibid.*, p. 55.
[4] *Ibid.*, p. 48.

Deuxièmement, la compagnie a admis qu'elle avait pris l'habitude d'ajouter des wagons-voyageurs désuets au convoi *Dominion*. M. Sinclair a précisé:

> Les gens qui utilisent le *Dominion* se plaignent de payer le même tarif, le tarif d'économie, que les usagers du *Canadian* et de devoir, cependant, se contenter d'un matériel désuet. C'est certain; certaines pièces de matériel sont vieilles...[1]

Troisièmement, il faut reconnaître que le Pacifique-Canadien n'a pas un système de réservations efficace. Les membres du Comité n'ont pas manqué de rappeler ce problème à la compagnie et, si certains doutes subsistent encore à cet égard, nous vous référons aux questions que M. Olson a posées aux dirigeants de la compagnie.[2]

Quatrièmement, le Pacifique-Canadien a démontré que la compagnie a fortement comprimé ses immobilisations relatives au matériel du service des voyageurs. Dans leurs témoignages aux membres du Comité, les administrateurs de la compagnie ont fourni les renseignements suivants: entre 1954 et 1956, le Pacifique-Canadien comptait utiliser près de 60 millions de dollars à l'achat d'équipement ferroviaire destiné au trafic-voyageurs.[3]

Environ 40 millions de dollars ont servi à l'achat de wagons en acier inoxydable qui devaient former, en définitive, le convoi *Canadian*. On estime à 50 les locomotives diesel à engrenage rapide et munies de turbines à vapeur qui ont été achetées pour le service des voyageurs. Au cours de la même période, la compagnie a fait l'acquisition de 54 autorails diesel afin de remplacer le matériel vieilli des trains-voyageurs sur ses lignes secondaires ou sur ces embranchements.

Entretemps, la compagnie a transformé de vieux wagons à voyageurs en wagons de manutention ou bien elle les a mis au rencart. En modifiant les engrenages des locomotives diesel à voyageurs, elle a pu continuer à les adapter au service des marchandises. A l'heure actuelle, le Pacifique-Canadien chiffre à 28 le nombre de ses locomotives diesel à voyageurs. Enfin, les dirigeants de la compagnie ont transféré certaines pièces de matériel en acier inoxydable ou celles de couleur Rouge-Toscan qui étaient encore récupérables à d'autres itinéraires transcontinentaux ou interurbains.[4]

En résumé, le Pacifique-Canadien a exploité un train transcontinental à voyageurs sans wagons-lits pendant une grande partie de l'année; il a rattaché à ce train du matériel vieilli et démodé; il n'a pas réussi à offrir aux voyageurs éventuels un système de réservations satisfaisant; et il a omis d'affecter des fonds en vue de renouveler et d'améliorer son matériel à voyageurs.

Pris en bloc, ces éléments contribuent certainement à la dépréciation volontaire du service des trains de voyageurs. Le Pacifique-Canadien rejette, toutefois, cette conclusion pourtant évidente. Les explications que donne la compagnie quant aux quatre points que nous avons soulevés mettent plusieurs motifs en jeu et nous nous proposons de les étudier séparément.

La Compagnie soutient qu'elle a été obligée d'utiliser l'ancien matériel-voyageur sur le *Dominion*, parce que, au dire de M. Sinclair:

> il n'y a pas de matériel-voyageur pour chemin de fer; il n'y en a pas du type classique qui soit construit en Amérique du Nord... il n'y en a par eu pendant des années. Je dirais même qu'aucun matériel n'a été construit pendant les années 1960.[5]

---

[1] *Ibid.*, p. 84.
[2] *Ibid.*, pp. 193-195; pp. 88-90.
[3] *Ibid.*, p. 15.
[4] *Ibid.*, p. 26.
[5] *Ibid.*, p. 84.

On ne peut prendre cette explication sérieusement. L'Union nationale des cultivateurs, les fonctionnaires du Pacifique-Canadien et les membres de notre comité savent très bien que le National-Canadien a amélioré son équipement de voyageurs. Nous vous renvoyons à un paragraphe qui figure dans le rapport annuel (1964) du National-Canadien où l'on trouve ces mots:

> Il y a eu des rénovations et des acquisations remarquables d'équipement durant l'année, notamment l'achat et la rénovation de l'équipement du *Champlain*, la rénovation des voitures «club» ou vivoirs du *Supercontinental* et du *Panorama*, la transformation de neuf wagons pour voyageurs en wagons-restaurants à 48 places, ainsi que l'acquisition de six wagons d'observation pour le parcours des Rocheuses et six wagons-lits permettant de contempler le ciel pour le *Ocean Limited* et le *Scotian*.[1]

L'explication fournie par la Compagnie au sujet de l'insuffisance de son système de réservations n'est plus ni moins que du charabia. D'une part, M. Sinclair soutient et nous le citons:

> Je ne sais pas si vous apercevez réellement la distinction...entre notre système et un système de réservation de ligne aérienne qui peut s'effectuer instantanément, et les difficultés ainsi que les raisons pour lesquelles ce système ne peut fonctionner pour le service-voyageurs. Par exemple, dans le cas d'une ligne aérienne, une place est une place. Les lignes aériennes ont un tarif économique et aussi un tarif de première classe. Elles peuvent avoir 12 ou 16 places de première classe et le reste des places est vendu au tarif économique. C'est tout ce qu'elles vendent. Sur un train, il y a des wagons-lits avec couchettes supérieures et inférieures, des compartiments, des chambres à coucher et des vivoirs, avec, en outre, des divisions. Vous pouvez voyager de Medicine Hat à Winnipeg, de Medicine Hat à Brandon, ou de Medicine Hat à Regina, et vous ne faites que des divisions sur tout le parcours—ce qui, par conséquent, rend le problème des réservations très complexe.[2]

Les paroles de M. Sinclair nous porteraient à conclure qu'il est presque sinon tout à fait impossible d'améliorer le système de réservations pour le transport par rail des voyageurs. D'un autre côté, M. Crump peint un tableau bien différent. Il dit, textuellement:

> J'ai visité l'usine IBM à Poughkeepsie il n'y a pas très longtemps alors qu'on ajustait le chronométrage d'une calculatrice destinée à la plus grande ligne aérienne exploitant un service intérieur aux États-Unis. Avec le trafic et les deux cents personnes que cette entreprise doit desservir, c'est une tout autre question. Cependant, nous sommes conscients des recherches qui se font au Canada et aux États-Unis et nous désirons MODERNISER CE SERVICE DANS LA MESURE OÙ NOUS LE POUVONS (les majuscules sont de nous).[3]

M. Sherman: Il fait probablement allusion au sujet de 200 millions de personnes à desservir.

M. McCrorie: Environ deux cent personnes à desservir. A moins qu'il y ait eu erreur en dactylographiant le projet, je crois que c'était le chiffre qui figurait dans le registre. Nous pouvons vérifier cela pour vous, si vous le désirez. Nous en prendrons note et reviendrons au chiffre. Oui je crois que c'était 200

[1] *Rapport Annuel* (National-Canadien, 1964), p. 10.
[2] Procès-verbaux et témoignages, op. cit. pages 88 et 89.
[3] *Ibid.*, p. 90.

millions. Au dire de M. Crump, il est possible d'améliorer le système de réservations et la compagnie désire s'en charger au mieux de ses aptitudes.

Ces déclarations de deux administrateurs du Pacifique-Canadien méritent d'autres commentaires. Une connaissance sommaire du fonctionnement des calculatrices nous révèle que les difficultés attribuées à la mise en programme d'un système de réservations n'existent pas. Il *est* possible d'établir un programme à multiple espace; il *est* possible d'établir un programme à l'égard de ce que N. Sinclair appelle la «fragmentation». De fait, Air Canada aussi bien que les lignes aériennes du Pacifique-Canadien utilisent de telles méthodes présentement.

Pourquoi s'acharner sur ce qui est évident. Il convient davantage de chercher les motifs pour lesquels le Pacifique-Canadien n'a pas revouvelé et amélioré son système de réservations. Les dirigeants de la compagnie sont-ils incompétents et ineptes? Devant les déclarations contradictoires que les administrateurs du Pacifique-Canadien ont faites au Comité, on serait tenté de répondre affirmativement. Ce serait là une conclusion fautive et maladroite. Fondamentalement, il ne s'agit pas d'incompétence et d'ineptie, mais plutôt d'un effort délibéré, de la part du Pacifique-Canadien, en vue de dégrader son service de transport des voyageurs, tout en donnant au public l'illusion du contraire. Jusqu'à présent, son succès à cet égard témoigne de l'ingéniosité des administrateurs et de la naïveté du public.

Toutes ces manœuvres: retrancher des unités du *Dominion*, transférer du matériel vétuste à ce train, omettre l'inauguration d'un système de réservations efficace et tronquer les dépenses qui permettraient d'acquérir du nouveau matériel pour les trains-voyageurs, le Pacifique-Canadien les explique encore autrement. C'est ici que survient la question de la demande réelle.

La compagnie a maintenu, à plusieurs reprises, qu'elle n'a pas l'intention d'améliorer son service de trains-voyageurs étant donné l'absence de ce qu'elle appelle une demande réelle. En d'autres termes, le déclin ou l'absence d'une demande réelle représentent la cause ou le motif pour lesquels la compagnie a retranché des voitures-lits et des unités neuves du train *Dominion*—n'a pas amélioré le système des réservations—et n'a prévu aucun projet concret en vue d'acquérir des trains-voyageurs d'un modèle nouveau et perfectionné.

Est-ce vraiment le cas? Nous alléguons le contraire. La relation qui s'établit entre l'achalandage d'un service et l'organisation commerciale de ce même service demeure complexe. S'il n'existe pas de demande *potentielle* à l'égard d'un service, alors toutes les techniques de commercialisation demeureront vaines. Les mises de fonds en vue d'obtenir un matériel plus récent et plus perfectionné ne modifieront pas la situation. Toutefois, si la demande potentielle existe à l'égard d'un service, l'équation entre l'achalandage et l'organisation du marché change.

Le National-Canadien a prouvé que tel est bien le cas. En élargissant la portée de leur service ferroviaire pour les voyageurs, en veillant à l'acquisition et à l'amélioration du matériel destiné aux trains de voyageurs, le National Canadien a constaté une augmentation notable de son trafic-voyageurs, ce qui lui a permis de diminuer son déficit d'exploitation de façon spectaculaire. L'attitude combative du National-Canadien en vue d'attirer des voyageurs payants grâce à son régime du tarif d'économie et grâce aux changements apportés à ses trains-voyageurs et aux placements effectués dans ce domaine, lui a permis d'accroître appréciablement la clientèle de son service pour voyageurs. Par comparaison, le programme que le Pacifique-Canadien avait conçu pour attirer le public voyageur se révèle dans sa véritable nature, nommément, une supercherie.

On sait que l'achalandage du service-voyageurs des deux sociétés ferroviaires National-Canadien et Pacifique-Canadien est en baisse depuis quelque

temps. Cependant, le programme adopté par le National-Canadien pour son service de trains-voyageurs semble devoir renverser cette tendance, tandis que le programme analogue du Pacifique-Canadien montre clairement qu'il contribue à cette tendance. Autrement dit, la décision qu'a prise le Pacifique-Canadien de diminuer les avantages offerts par le *Dominion*; de transférer du vieux matériel à un convoi transcontinental, de persister à exploiter un service de réservations inefficace et insuffisant, de restreindre l'achat de trains-voyageurs plus récents et plus perfectionnés a eu le résultat escompté: elle a amené une baisse persistante de l'achalandage.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si vous me le permettez, j'aimerais interrompre les délibérations de cette audience pour un moment afin d'attirer l'attention des membres du Comité sur le fait que nous avons ici avec nous aujourd'hui un groupe de Cadets aspirants-officiers du Collège militaire royal du Canada qui visitent la réunion de ce Comité en tant qu'item prévu au programme de leur voyage d'études. Aux officiers ainsi qu'aux aspirants-officiers, nous souhaitons une cordiale bienvenue aux témoignages du Comité des transports et des communications. Nous sommes très heureux du fait que vous avez pu prendre le temps nécessaire sur votre horaire afin de venir nous voir ici.

Ce Comité est composé de 25 membres de tous les partis représentés à la Chambre des communes et, en ce moment, nous écoutons la lecture d'un mémoire présenté par la *National Farmers' Union* et traitant du service de passagers ferroviaire du Chemin de fer du Pacifique canadien. Nos attributions en cette matière sont les suivantes:

> Que la question de la suffisance du programme courant et des projets d'avenir pour le service des passagers sur les lignes du Pacifique-Canadien en vue de satisfaire aux besoins effectifs du public en ce qui concerne ce genre de service, soit référée au Comité permanent des transports et des communications aux fins d'examen et de rapport.

Notre comité a commencé ses audiences à ces fins le 17 février de cette année, et il poursuit actuellement ses délibérations. Immédiatement après cette séance, le comité se rendra dans l'Ouest afin d'y tenir des audiences publiques dans les villes de Vancouver, Calgary, Medicine Hat, Moose Jaw, Brandon, Winnipeg et Port Arthur.

Officiers et aspirants-officiers, nous sommes heureux de vous saluer ici à cette audience. Nous espérons que vous aimerez votre séjour ici à Ottawa ainsi que votre présence au sein de ce Comité; nous espérons que vous aurez du plaisir à visiter les Édifices du Parlement, et que vous aurez un jour l'occasion de revenir. Merci beaucoup. Assistez ici à nos délibérations tant que vous le permettra votre horaire.

M. Montgomery, ancien secrétaire adjoint, est leur guide au cours de cette tournée, si je comprends bien, et nous tenons donc à déclarer à M. Montgomery que nous apprécions beaucoup le fait qu'il sacrifie ainsi de son temps afin d'accompagner les Cadets à cette audience. Merci.

M. MCCRORIE: Poursuivant la lecture de notre mémoire:

Origine et Rôle des chemins de fer Pacifique-Canadien

Différentes mesures législatives, la Loi refondue sur les chemins de fer de 1879, la Loi sur les chemins de fer Pacifique-Canadien de 1881, la Loi de la convention du Nid-de-Corbeau de 1897, la Loi sur les chemins de fer de 1903 et la Loi sur les transports de 1938, indiquent clairement que le transport ferroviaire, en général, et le Pacifique-Canadien, en particulier, ont été et continuent à être des instruments de la politique nationale visant à assurer le progrès et le maintien d'une économie et d'une nation canadiennes.

Le Pacifique-Canadien n'a jamais été une fin en soi; il ne l'est pas davantage maintenant. Il a été et continue d'être un *moyen* pour atteindre un but. Certes, la compagnie a rejeté cette affirmation, prétendant qu'en vertu des engagements contractuels de l'accord de 1880, la compagnie n'est tenue d'assurer un service de transport qu'aux endroits où une demande réelle se fait sentir. A l'appui de cette allégation, les porte-parole de la compagnie ont cité la phrase finale de l'article 7 de la loi de 1881 qui se lit comme il suit:

> Et la Compagnie doit ensuite et à jamais maintenir, exploiter et diriger les chemins de fer Pacifique-Canadien.

Nous apportons comme réponse que ni les mots, ni l'énonciation du texte mentionné ci-dessus, ni aucun article ou paragraphe de la loi de 1881 n'évoquent la question de la «demande réelle» telle que la compagnie l'a définie à plusieurs reprises.

L'exposé des motifs de la loi de 1881 paraît plus au fait. Il se lit comme il suit:

> Attendu qu'en vertu des stipulations et des conditions régissant l'entrée de la Colombie-Britannique dans l'Union avec le Dominion du Canada, le Gouvernement du Dominion a assumé l'obligation de veiller à la construction d'un chemin de fer qui doit relier le littoral de la Colombie-Britannique avec le réseau ferroviaire du Canada.

Et, naturellement, l'exposé continue.

L'exposé des motifs démontre clairement que l'accord de 1880 entre le Gouvernement et les représentants du Pacifique-Canadien avait une connotation non pas économique, mais *politique*. L'*intention* des législateurs était d'assurer l'union politique de la Colombie-Britannique au Dominion du Canada. Les professeurs Britnell et Fowke ont fait les remarques suivantes:

> Le concept d'une Amérique du Nord britannique embrassant la partie septentrionale de l'Amérique du Nord d'une côte à l'autre est un concept essentiellement défensif. Il découle d'un nationalisme défensif mis en place pour protéger les frontières contre la montée expansionniste du nationalisme américain. Plus précisément, certes, on peut qualifier de contre-impérialisme l'effort que les colonies de Saint-Laurent accomplissent pour s'implanter efficacement dans les territoires de l'ouest, mettant ainsi un frein à l'action identique que pouvaient prendre leurs voisins du sud. Il devient évident, vers le milieu du 19e siècle, que les espaces vides où circulent les commerçant de fourrure britanniques en Amérique du Nord, ne resteront pas longtemps dépeuplés. L'occupation et l'aménagement de ces territoires sont certains, mais il reste à savoir quelles seront les affiliations économiques et politiques des occupants[1].

Aussi bien, la construction d'un chemin de fer transcontinental était un *moyen* permettant d'atteindre cet objectif politique. L'accord de 1880 entre les représentants du Pacifique-Canadien et le Dominion du Canada et la Loi subséquente de 1881 indiquent clairement que le Pacifique-Canadien servait d'*instrument* à la politique nationale. Les démentis que présente la compagnie ont un caractère désespéré et ridicule et ne peuvent infirmer la réalité historique.

[1] G. E. Britnell et V. C. Fowke, *Canadian Agriculture in War and Peace*, (Stanford: Stanford University Press, 1962), p. 21.

Des considérations économiques étaient reliées aux objectifs politiques de la politique nationale. On ne peut séparer les mesures douanières de 1879 de la décision qui avait été prise de construire un réseau ferroviaire transcontinental. De par sa conception, le tarif douanier devait, entre autres choses, redistribuer les échanges nord-sud d'est en ouest. La conséquence de cette décision politique est très bien décrite par Fowke:

> Il serait erroné de croire . . . que les provinces des Prairies n'eussent pas eu d'installations ferroviaires satisfaisantes sans la construction des chemins de fer transcontinentaux et de leurs embranchements. En élaborant sa politique ferroviaire, le Gouvernement du Dominion avait, parmi ses principales préoccupations, le souci d'exclure les chemins de fer américains du territoire canadien situé à l'ouest des Grands lacs. Les dirigeants des réseaux *Northern Pacific* et *Great Northern* ont résisté avec entêtement des années 1860 jusqu'à la fin du siècle . . . Ils espéraient englober toute la région située à l'ouest du Canada dans leur zone de rayonnement commercial et économique. La politique nationale à l'égard des tarifs douaniers et des chemins de fer a permis de prévenir cette absorption. En ce qui concerne les provinces de l'Ouest, par conséquent, les chemins de fer tiennent lieu de solutions de rechange coûteuses aux chemins de fer américains plutôt qu'à une absence totale de chemins de fer.[1]

Il est donc évident que la construction d'un chemin de fer transcontinental, comme la politique douanière de 1879, avaient pour fin de mettre en valeur une économie industrielle d'envergure nationale. Conformément à cette politique, le Pacifique-Canadien représentait le moyen d'atteindre une fin, non cette fin elle-même. Assurément, le Pacifique-Canadien devait d'exister, entre autres choses, au mépris complet et délibéré des mécanismes du marché, car ces mécanismes, empressons-nous de le dire, auraient placé le flot des échanges entre le nord et le sud plutôt qu'entre l'est et l'ouest.

Néanmoins, les dirigeants du Pacifique-Canadien veulent nous faire croire que la compagnie a le même statut que tout autre établissement commercial dans notre économie et, qu'à ce titre, il faut la juger selon les critères qui conviennent aux institutions commerciales d'une économie capitaliste en voie de transformation.[2]

Si certains membres du Comité désirent poser des questions à ce sujet, qu'ils le fassent plus tard au lieu de maintenant.

Ce droit que revendique la compagnie ne tient pas compte des circonstances historiques qui ont entouré ses origines; de plus, il ignore, de façon flagrante, les circonstances entourant son exploitation dans le domaine des transports et des communications. Par exemple, comment le Pacifique-Canadien décide-t-il de mettre un embranchement en service? Comment établit-il le tarif-voyageurs ou le tarif-marchandises? Dans quelles circonstances la compagnie décide-t-elle d'abandonner l'exploitation d'une gare, de construire une nouvelle voie, de remplacer une caisse de signaux à un croisement de voies ou de mettre un nouveau train en circulation? Certainement pas de la façon caractéristique dont la plupart des établissements commerciaux le feraient. Par souci de précision, notons que l'exploitation du réseau ferroviaire et du système de communications

---

[1] V. C. Fowke, *The National Policy and the Wheat Economy*, (Toronto, University of Toronto Press, 1957), pp. 68-69.

[2] Sous ce rapport, nous référons les membres du Comité à un exposé que M. S. M. Gossage, vice-président et administrateur général pour la région des Prairies des chemins de fer Pacifique-Canadien, présentait au *Saskatchewan Provincial Conference of Railway Retention Committees*, exposé que nous mentionnions devant ce Comité au cours des séances tenues en mars 1965 relativement au Bill C-120.

du Pacifique-Canadien a toujours été, est encore et continuera d'être soumise aux règlements et aux mesures restrictives que prévoient la Convention du Nid-de-Corbeau de 1897 (et les modifications de 1922), la Loi sur les chemins de fer de 1903 et la Loi sur les transports de 1938.[1] Le Pacifique-Canadien a été et demeure un service d'utilité publique.

Néanmoins, il faut malheureusement admettre que le Pacifique-Canadien ne veut pas ou ne peut pas exploiter son réseau ferroviaire d'une façon qui convienne à un service d'utilité publique. La compagnie, par ailleurs, n'a pas respecté les obligations que lui imposait l'accord conclu avec le Dominion du Canada en 1880. La compagnie a prétendu, et nous citons:

> ...que le programme relatif au service-voyageurs que la compagnie a mis en pratique sert les meilleurs intérêts de la population du Canada et est rigoureusement conforme aux obligations que la compagnie a acceptées en vertu du contrat de 1880...[2]

Au mieux, une telle déclaration ou allégation de la part des dirigeants de la compagnie est une plaisanterie d'un goût douteux. Le programme relatif aux trains-voyageurs que le Pacifique-Canadien a mis en pratique, peut fort bien servir les intérêts de la compagnie. Mais, qu'on nous permette cet euphémisme, les meilleurs intérêts de la compagnie et ceux de la population du Canada ne sont pas nécessairement identiques dans tous les cas et les preuves et les arguments que nous avons présentés dans notre exposé montrent aisément que le programme relatif aux trains-voyageurs que le Pacifique-Canadien a mis en œuvre n'est pas conforme aux meilleurs intérêts de la nation, ni aux obligations qu'avait acceptées la compagnie en vertu de l'accord de 1880.

Le refus qu'a opposé le Pacifique-Canadien quant à offrir un service de trains-voyageurs satisfaisant, la violation délibérée de l'accord de 1880 et le préjudice dont a souffert l'intérêt public à cet égard sont aggravés du fait que le public a doté la compagnie de grandes quantités de deniers publics et de terres. Nous n'avons pas l'intention de parler des subventions puisées au trésor public dont le Pacifique-Canadien a fait l'objet au cours des ans. Nous avons déjà abordé cette question dans l'exposé que nous avons présenté au Comité à l'égard du Bill C-120. Nous préférons examiner de nouveau l'accord de 1880 et la Convention du Nid-de-Corbeau de 1897.

Il est intéressant de noter, sous ce rapport, que M. Sinclair a laissé entendre que la compagnie, ayant à sa tête George Stephen, président de la Banque de Montréal, vint à la rescousse du Gouvernement du Dominion quand elle accepta de construire et d'exploiter un réseau ferroviaire transcontinental. Nous aimerions à étudier attentivement certaines des conditions qui entourèrent l'acte de «générosité» dont M. Stephen et ses amis devaient faire preuve.

Le contrat échangé entre les représentants du Pacifique-Canadien et le Gouvernement du Canada a été adopté en 1880 et ratifié le 15 février 1881.[3] L'article 2 de l'Annexe stipulait que le Pacifique-Canadien offrait un million de dollars au gouvernement pour garantir la construction du chemin de fer proposé. Le gouvernement consentait à payer un intérêt de 4 p. 100 par année sur le montant mis en gage et de retourner ce montant et l'intérêt couru à la

[1] Nous signalons que les règlements relatifs aux tarifs-voyageurs n'interdisent pas à la compagnie de réduire ses tarifs dans l'espoir d'attirer la clientèle. Les règlements prescrivent plutôt le tarif maximum que peut exiger la compagnie.

[2] Procès-verbaux et témoignages, *op. cit.*, p. 56.

[3] *Statuts du Canada*, 44 Victoria, Chap. I.

compagnie quand celle-ci aurait mené son contrat à terme. L'article 5 de l'Annexe exigeait de la compagnie qu'elle achète, au prix coûtant, 100 milles de voie ferrée construits par le gouvernement à l'ouest de Winnipeg.

Le gouvernement ne leur a pas demandé de payer l'intérêt.

La tâche principale qui incombait à la compagnie, toutefois, était la construction et l'exploitation d'une ligne reliant le Canada central à la Colombie-Britannique. En échange de cette réalisation, le gouvernement adoptait les résolutions suivantes en faveur de la compagnie:

(1) Une allocation en espèces en vue d'encourager la construction de $25,000,000 (Art. 9);

(2) Une concession de terres en vue d'encourager la construction de 25,000,000 d'acres (Art. 9):

(3) Une concession de terrains requis pour divers travaux: assise de la route, gares, emplacements de gares, ateliers, quais de terminus, terrains riverains, cours de triage, édifices et autres dépendances... devant permettre la construction et l'exploitation, dans des conditions convenables et efficaces, du chemin de fer, dans la mesure où de tels terrains sont la propriété du gouvernement fédéral (Art. 10);

(4) Une concession de terrains analogue à celle que prévoit le paragraphe (3), devant servir à la construction et à l'exploitation de lignes secondaires (Art. 14);

(5) L'entrée en franchise de: rails d'acier, éclisses de rails et agrafes; clous, boulons et écrous; fil métallique, bois de charpente et tous les matériaux avec lesquels seront érigés les ponts employés dans la construction originale du chemin de fer (Art. 10).[1]

Ajoutons ici que l'article 10 de l'Annexe prévoit aussi l'entrée en franchise des matériaux devant servir à la construction de la première ligne télégraphique en rapport avec le chemin de fer.

(6) L'exemption fiscale accordée par le Gouvernement fédéral, ou par toute corporation provinciale ou municipale établie après 1881 pour ce qui suit:

Les gares du chemin de fer du Pacifique-Canadien,[2] ainsi que les terrains de ses gares et ses centres de triage, ses propriétés, le matériel roulant et le matériel nécessaire et utilisés pour la construction et la marche du parc ferroviaire de la Compagnie, les terres allouées par le Gouvernement d'après l'accord et pendant une durée maximum de 20 ans, ou avant, si elles sont vendues ou occupées. (Art. 16).

(7) La clause sur le monopole. (Art. 15).

A laquelle nous ferons allusion dans un instant.

(8) Le transfert de toute ligne ferroviaire construite par le Gouvernement (Art. 7).

Il est peut-être nécessaire de faire quelques commentaires en guise d'explication. D'abord la question des allocations de terres. L'article 11 du contrat prévoyait que les 25,000,000 d'acres seraient alloués à la Compagnie sur la base des parcelles de terrain portant des numéros impairs qui s'étendaient sur 24

[1] L'article 10 de l'Annexe prévoit aussi l'entrée en franchise des matériaux devant servir à la construction de la première ligne télégraphique en rapport avec le chemin de fer.

[2] L'article 1 de l'Annexe définit les mots «le chemin de fer du Pacifique-Canadien» comme représentant le chemin de fer dans son ensemble, tel qu'il est décrit dans la Loi 37 de Victoria, au chap. 14.

milles de chaque côté de la voie ferrée entre Winnipeg et Jasper House. On s'est aperçu cependant que le terrain acquis par le Pacifique-Canadien sur cette base ne compléterait pas toute l'allocation des 25 millions d'acres. C'est pourquoi le contrat stipulait que le reste serait constitué de terres situées dans la zone fertile (entre le 48e et le 57e degré de latitude Nord), ou de terres adjacentes aux voies secondaires construites par la Compagnie.

La politique qui consiste à accorder des terres aux compagnies de chemin de fer s'était inspirée de l'expérience des États-Unis. Pourtant, lors de la rédaction du Contrat de 1880, le Gouvernement et le Syndicat du Pacifique-Canadien se sont mis d'accord pour s'engager dans une nouvelle direction importante. Une stipulation de l'article 11 du Contrat disait que «... dans le cas où l'une des parcelles serait substantiellement formée de terrain peu propice à la colonisation, la société ne sera pas obligée de la recevoir comme faisant partie de l'octroi.»

Cette disposition est d'une importance considérable lorsqu'on étudie les octrois de terres accordés par le Gouvernement au Pacifique-Canadien. Lorsqu'on fait allusion à l'aide gouvernementale accordée à la Compagnie pour la construction de la ligne transcontinentale, on mentionne généralement la quantité de terres accordées. Il est nécessaire, à la lumière de la clause sur les terres «propices à la colonisation», de parler de la *qualité* aussi bien que de la quantité des terres accordées. Le Pacifique-Canadien a reçu le droit de rejeter les terres qu'il considérait impropres à la colonisation; en d'autres termes, la Compagnie avait reçu carte blanche pour choisir ce qu'elle considérait être de la terre de choix dans les Territoires du Nord-Ouest.

En exécution de l'octroi, le Pacifique-Canadien a reçu du Gouvernement fédéral les terres suivantes:[1]

1)	*Main Line Belt*[2]	5,255,870 acres
2)	Première Réserve du Nord[3]	6,620,000 "
3)	Réserve du Sud[4]	2,244,130 "
4)	Terres du Lac Dauphin[5]	400,000 "
5)	Deuxième Réserve du Nord[6]	386,000 "

Ces octrois s'élevaient à 14,906,000 acres, laissant à régler une différence de 10.094 acres à la fin de 1896. Cependant la Compagnie avait rendu 6,793,014 acres au Gouvernement en 1891 en paiement de la somme de $9,880,912 (intérêts compris) due sur un prêt de $29,880,912 consenti par le Gouvernement pour la construction.[7] Le reste de terres dues à la Compagnie était alors de 3,300,986 acres. Une grande partie de cette superficie a été prise dans la région

[1] Extrait de: J. B. Hedges, *The Federal Railway Land Subsidy Policy of Canada*, Cambridge: Harvard University Press, 1934), 2e chapitre, p. 63.

[2] Il s'agit des terres s'étendant sur 24 miles de chaque côté de la voie principale.

[3] Il s'agit, en gros, de la région située entre le 52e et le 54e degré de latitude, et entre le 110e et le 116e degrés de longitude, réservé par l'arrêté ministériel du 24 octobre 1882.

[4] Il s'agit du territoire situé au sud de la voie principale dans la province actuelle du Manitoba, réservé par les arrêtés ministériels du 3 novembre 1882 et du 25 janvier 1883.

[5] Réservées par l'arrêté ministériel du 18 février 1895.

[6] Réservée par l'arrêté ministériel du 18 décembre 1896 et située à l'est et au nord-est de la ville d'Edmonton.

[7] Hedges, *op. cit.*, p. 65.

située entre Calgary et Medicine Hat, où la Compagnie a exploité plus tard l'un des projets d'irrigation les plus vastes du pays. Le transfert des terres selon le contrat a été complété par un arrêté ministériel du 22 août 1903.

M. ROCK: Monsieur le président, pendant que tout ceci est lu et enregistré au dossier du comité, je remarque que plusieurs renvois aux sources de toute cette information ne sont pas enregistrés en même temps. Tout ce que nous avons fait jusqu'à maintenant, c'est de faire imprimer en appendice les deux Tableaux, et pourtant je pense que ces renvois indiquant les sources d'où proviennent les renseignements sont très importants et qu'ils devraient également être imprimés au fur et à mesure qu'ils sont lus ou enregistrés au dossier.

Le PRÉSIDENT: La seule manière dont cela pourrait être fait serait si nous faisions imprimer le mémoire, au complet, en appendice aux procès-verbaux et témoignages.

M. ORLIKOW: Pourquoi le mémoire ne peut-il être ajouté tel quel au dossier, y compris les interjections qui ont été faites? Je ne vois pas l'utilité d'imprimer ce qui a déjà été lu et à ensuite réimprimer le mémoire en entier.

M. CANTELON: Il n'y a plus qu'à mentionner un seul point, celui concernant ces notes aux bas des pages. Je ne vois pas du tout pourquoi ces notes ne pourraient pas être ajoutées au dossier, si le Comité décidait de le permettre. Ne serait-ce pas possible, Monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas pourquoi cela ne serait pas possible, M. Cantelon.

M. CANTELON: M. Rock a soulevé le même point et, s'il veut prendre la peine de proposer que ces notes soient imprimées en appendice au mémoire, tel qu'il a été lu, je me ferais un plaisir d'appuyer sa proposition.

Le PRÉSIDENT: Nous avons une proposition de M. Rock, appuyée par M. Cantelon, à l'effet que les notes soient imprimées en appendice au mémoire tel que lu et qu'elles soient considérées comme lues également. Il n'y a pas d'opposition?

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Ceci ne devrait pas présenter un trop gros problème pour les rapporteurs. Très bien.

M. MCCRORIE: Poursuivant la lecture du mémoire:

Deuxièmement, je voudrais commenter brièvement l'article 10 du contrat qui exempte de droits de douane les matériaux de construction nécessaires à la construction de la voie ferrée. On a déjà fait allusion au programme de tarifs douaniers associé à la politique nationale. Nous avons dit, et nous le répétons, que la politique tarifaire a garanti l'usage du réseau ferroviaire transcontinental en orientant vers l'est et l'ouest le traffic et les revenus de ce même réseau qui autrement se seraient écoulés vers le nord et le sud.

On se rappellera que la politique protectionniste du gouvernement fédéral a été approuvée par le Parlement en 1879, un an avant la rédaction et la signature du contrat entre le Gouvernement et le Syndicat du Pacifique-Canadien, et deux ans avant la ratification de celui-ci par le Parlement. Cependant, les conditions du contrat étaient telles que le Pacifique-Canadien était exempté de tarifs douaniers sur les matériaux de construction. Cette exemption représente un traitement tout spécial. De plus, on voit que le Pacifique-Canadien en est venu à tirer la meilleure partie de deux situations possibles. D'une part, le fait que les matériaux de construction étaient exemptés de droits de douane diminuait le coût potentiel de la construction de la voie ferrée; d'autre part, la politique tarifaire donnait à la Compagnie, ainsi qu'à d'autres compagnies de chemin de fer construites plus tard, un marché tributaire de leurs services.

Troisièmement, je commenterai la clause sur le monopole. L'article 15 du contrat stipulait:

> Pendant vingt ans à partir de cette date, le Parlement fédéral n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer au sud du chemin de fer du Pacifique-Canadien, à partir d'un endroit du chemin de fer du Pacifique-Canadien ou dans la proximité, à l'exception d'une ligne se dirigeant vers le sud-ouest ou vers l'ouest du sud-ouest; ni à l'intérieur de 15 miles du 49e degré de latitude. Et, lors de la création de toute province nouvelle dans les Territories du Nord-Ouest, on prendra des mesures pour prolonger une telle interdiction après la création de cette province jusqu'à l'expiration d'une même période.

Il n'est pas surprenant que les expéditeurs du Manitoba aient eu des réserves sur la clause du monopole. On a vite déclaré que les tarifs du Pacifique-Canadien étaient artificiellement supérieurs aux taux américains et que la clause du monopole nuisait aux mieux des intérêts des expéditeurs. Devant cette pression, le Gouvernement du Manitoba a accordé des chartes à trois sociétés afin de constuire des voies rejoignant au sud les voies transcontinentales des États-Unis.[1] Le Gouvernement fédéral a refusé de reconnaître ces chartes sous prétexte qu'elles violaient la Loi de 1881 sur le Pacifique-Canadien.

La décision du Gouvernement a seulement servi à intensifier la lutte visant à abolir la clause sur le monopole du Pacifique-Canadien. Le Gouvernement a réagi en reconsidérant la sagesse, du point de vue politique, de conserver la clause litigieuse. En attendant, le Pacifique-Canadien avait un besoin urgent de capitaux supplémentaires. Dans une lettre à Macdonald datée du 11 novembre 1887, George Stephen maintenait que «$15,000,000 seront requis pendant l'année 1888... Si l'on ne peut obtenir le capital, la compagnie devra s'écrouler et faire faillite. . .»[2] Il était donc évident que la clause du monopole était devenue un désavantage politique pour le Gouvernement. Le Pacifique-Canadien avait un besoin désespéré de capitaux. En conséquence, la Compagnie et le Gouvernement sont parvenus à un accord, le 8 avril 1888, selon lequel la Compagnie acceptait de garantir la clause du monopole et le Gouvernement acceptait de garantir le paiement de l'intérêt sur une émission de titres faite par la Compagnie et allant jusqu'à $15,000,000.[3]

Le quatrième commentaire que nous avons choisi de faire remonte au-delà de l'accord effectif de 1880. L'article 20 des termes d'incorporation du Pacifique-Canadien (annexés à la Loi de 1881) prévoyait que le Parlement était empêché de réduire les tarifs pratiqués par le Pacifique-Canadien au-delà d'un montant permettant à la Compagnie de réaliser un profit qui ne serait pas inférieur à 10% par an sur le capital de la Compagnie consacré à la construction du chemin de fer.

Pour beaucoup, l'annulation de la clause du monopole en 1888 devait résulter en une diminution des tarifs de fret pratiqués par le Pacifique-Canadien. Une Commission d'études sur les tarifs de chemin de fer était nommée le 15 novembre 1894 pour enquêter sur les plaintes. Dans le rapport présenté par celle-ci le 7 mai 1895 la position adoptée par le Pacifique-Canadien était largement soutenue. Cependant, les plaintes sur les tarifs de fret conti-

---

[1] G. P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada*, (Toronto: McClelland and Stewart, 1964), 2e vol., chap. IX.

[2] Cité dans *ibid.*, p. 115.

[3] H. A. Innis, *A History of the Canadian Pacific Railway*, (Toronto: McClelland and Stewart, 1923), chap. V, p. 182.

nuaient à augmenter. Des revendications étaient exprimées auprès du Gouvernement fédéral pour que celui-ci intervienne dans la situation et mette en pratique une régulation efficace des tarifs de fret[1]

En attendant, le Pacifique-Canadien établissait des plans pour capturer le trafic résultant des industries minières des Kootenays.[2] En septembre 1897 la Compagnie et le Gouvernement fédéral concluaient un contrat qui, une fois ratifié par le Parlement, autorisait le Gouvernement à subventionner la construction d'une ligne qui serait construite par la Compagnie à partir de Lethbridge et à travers le col du Crowsnest jusqu'à Nelson, en Colombie-Britannique.[3] La subvention était établie à $11,000 par mille de voie ferrée construite, la somme totale ne devant pas dépasser $3,630,000. En outre, le Gouvernement de Colombie-Britannique acceptait d'accorder 250,000 acres de terre de cette province à la Compagnie, la ligne une fois construite. Sur cette somme, la Compagnie acceptait de céder 50,000 acres de terrain carbonifère au Gouvernement fédéral. En échange de la subvention à la construction, le Pacifique-Canadien acceptait une réduction des tarifs de fret pour certaines catégories de marchandises voyageant vers l'est et l'ouest par la ligne principale de la Compagnie à l'ouest de Port Arthur. Ces tarifs prirent éventuellement le nom de tarifs du col du Crowsnest.

On a coutume d'envisager l'accord du col du Crow's Nest sous le jour de la réduction des tarifs de fret qui, bien entendu, n'existe que pour la farine et les céréales. Il y a cependant deux autres considérations qui sont tout aussi importantes. D'abord, la construction du chemin de fer du col du Crow's Nest a abouti à l'intégration économique du sud-est de la Colombie-Britannique au Dominion du Canada. Sans le chemin de fer, il n'y a pas de doute que les ressources minières et la richesse des Kootenays auraient gravité vers l'orbite économique des États-Unis d'Amérique.[4]

Deuxièmement, l'Accord permettait au Pacifique-Canadien de conquérir le potentiel économique du sud-est de la Colombie-Britannique. Selon Fowke:

> L'Accord du col du Crow's Nest a accordé l'aide de l'État à la construction d'une ligne de chemin de fer qui a donné au Pacifique-Canadien l'empire minier et métallurgique du sud-est de la Colombie-Britannique. La Compagnie a longtemps gouverner et exploité cet empire par l'intermédiaire de sa filiale, la société *Consolidated Mining and Smelting*, dont le Pacifique-Canadien possède environ cinquante-et-un pour cent des actions ordinaires.[5]

La discussion et l'analyse ci-dessus indiquent ce que nous considérons être un certain nombre de conclusions importantes. D'abord, la construction d'un réseau ferroviaire transcontinental a été entreprise pour répondre à des buts politiques, ces buts étant la création et le maintien d'une nation économiquement et politiquement viable. A cet égard, le Pacifique-Canadien est devenu un instrument de la politique nationale; un moyen d'arriver à d'autres fins.

---

[1] *Ibid.*, pp. 182-184.

[2] Voir Glazebrook, *op. cit.*, chap. IX.

[3] Innis, *op. cit.*, chap. V; voir aussi, «An Historical Analysis of the Crow's Nest Pass Agreement and Grain Rates», *A Submission of the Province of Saskatchewan to the Royal Commission on Transportation* 1960; *Report of the Royal Commission on Transportation*, 1951, chap. X.

[4] Voir «An Historical Analysis of the Crow's Nest Pass Agreement and Grain Rates», *A Submission of the Province of Saskatchewan to the Royal Commission on Transportation, 1960*, (Regina: Imprimerie de la Reine, 1961) Chap. X.

[5] *Ibid*, chap. XI, p. 36.

Deuxièmement, la régulation par l'État des réseaux ferroviaires canadiens, y compris le Pacifique-Canadien, illustre le fait que les chemins de fer du Canada ont été, en fait, des entreprises de services publics.

Troisièmement, la construction de la ligne principale du Pacifique-Canadien, ainsi que d'un bon nombre d'importantes lignes secondaires, dont le chemin de fer du col du Crow's Nest, a été rendu possible grâce à des dépenses publiques en argent et en terre ainsi qu'à d'importantes concessions gouvernementales accordées à la Compagnie. Notre brève analyse du Contrat de 1880 révèle l'énorme envergure des investissements et de l'engagement publics à cet égard.

Quatrièmement, les revenus gagnés par le Pacifique-Canadien et la prospérité de celui-ci au cours des années sont en partie directement attribuables à l'aide publique donnée à la Compagnie aux fins de la construction, pour ne pas mentionner les nombreuses subventions accordées à la Compagnie depuis le début du vingtième siècle.

Conclusions

Un certain nombre d'importantes conclusions découlent du témoignage et de l'argumentation que nous avons présentés au cours de ce mémoire.

(1) La conception et la définition que donne le Pacifique-Canadien d'une demande «réelle» sont entièrement inacceptables. On peut et on doit les rejeter pour plusieurs raisons. *D'abord*, une demande réelle signifie une *volonté* et une *capacité* de payer une marchandise ou un service. Ce n'est pas une fonction exclusive du *prix exigé par le fournisseur de cette marchandise ou de ce service. Deuxièmement*, les prix, dans un marché libre, sont le résultat de l'offre *et* de la demande. Et, à ce propos, nous avons montré que les tarifs discriminatoires sont basés sur la *demande* qui existe pour un service, non pas sur le coût de ce service. *Troisièmement*, nous avons montré que le nombre de voyageurs empruntant le train augmente lorsqu'il y a une réduction des tarifs *et* une amélioration de la qualité du service. *Quatrièmement*, des tarifs préférentiels ou discriminatoires *allègent*, au lieu de l'augmenter, le fardeau placé sur les autres moyens de transport, à condition que ces moyens de transport à bon marché ne soient pas rentables s'ils pratiquent des prix plus élevés. Il est évident, par conséquent, que le service ferroviaire pour voyageurs au Canada est une activité économiquement viable.

Pourtant, cela ne représente pas la considération essentielle, à notre avis. Nous voulons signaler, comme nous l'avons fait à plusieurs occasions dernièrement, que le critère d'existence d'un service ferroviaire pour voyageurs, ou de tout service de transport d'ailleurs, devrait et doit être un besoin social et économique. Cette conception de la «demande» est en accord avec l'évolution historique des transports au Canada, et demeure aussi valable aujourd'hui qu'elle l'a été dans le passé. Nous ne soutenons pas, et nous n'avons jamais soutenu, qu'on devrait fournir un service ferroviaire par principe. Au contraire, nous croyons qu'il est dans l'intérêt du public d'abandonner ou d'annuler un service pour lequel il n'existe pas de besoin économique et social. En fait, pour fournir des services de transport, on devrait et on doit se baser sur les besoins sociaux et économiques du consommateur ou de la communauté, ou des deux. Le coût de ce service et le mode de transport le mieux adapté à cette fin est un facteur important, mais secondaire.

(2) Le Pacifique-Canadien a délibérément négligé son service ferroviaire pour voyageurs. Les protestations du Pacifique-Canadien à ce sujet sont annullées par les déclarations et les témoignages de la Compagnie elle-même devant ce Comité. C'est un fait que le Pacifique-Canadien n'a pas exploité convenablement son service ferroviaire pour voyageurs; c'est un fait que la Compagnie hésitait à offrir un plan de tarifs réduits et, lorsque celui-ci a été

réalisé, elle a fourni un plan qui ne soutient pas la concurrence avec celui offert par le Canadien-National; c'est un fait que la Compagnie n'a pas donné une chance adéquate à son plan de tarifs réduits, quelque soit le peu de valeur de ce dernier; c'est un fait que la Compagnie n'a pas fourni de wagons-couchettes à bord du *Dominion* pendant les mois d'hiver au cours des cinq dernières années; c'est un fait que la Compagnie n'a pas adopté de système adéquat de réservations; et c'est un fait que la Compagnie n'a pas investi dans du nouveau matériel ferroviaire pour voyageurs pour l'avenir. Il est intéressant et révélateur de comparer l'attitude et les réalisations du Pacifique-Canadien en ce qui concerne le service de trains pour voyageurs avec celles du Canadien National. Le canadien National fait savoir, et nous citons son rapport:

> La politique courante du Canadien National à l'égard des voyageurs exige un effort vigoureux pour augmenter les ventes aux voyageurs et fournir un service satisfaisant et à des prix compétitifs dans les régions où des profits actuels ou potentiels justifient cet effort. Pour le Canadien-National, une étude approfondie du marché et une étude de l'évolution et des tendances sociales, économiques et technologiques aboutissent à la conclusion que, dans la plupart des régions actuellement desservies, *un service pour voyageurs bien conçu et exploité convenablement peut se justifier du point de vue économique.* A cet égard, l'expérience faite en 1964 a été très encourageante.[1]

(3) Le Pacifique-Canadien, en refusant de fournir un service ferroviaire pour voyageurs adéquat et efficace, a violé les stipulations du Contrat de 1880 avec le Gouvernement fédéral. Nous soutenons que la violation de ce Contrat est un délit grave. Le tort fait au public est aggravé, étant donné les énormes investissements faits par le public dans la construction et l'extension du réseau du Pacifique-Canadien.

La violation du Contrat de 1880, le refus de fournir un service ferroviaire pour voyageurs efficace et adéquat, la négligence intentionnelle du service de trains pour voyageurs, et l'attitude du Pacifique-Canadien envers la vente et le service ferroviaire pour voyageurs en général, ne sont pas difficiles à comprendre.

La Compagnie a envisagé et continue à considérer le transport en général et le service de trains pour voyageurs en particulier dans une seule fin, à savoir, le profit. La déclaration faite par un agent de la Compagnie devant ce Comité est instructive.

> ...la compagnie EN FAIT fonctionne avant tout d'une manière PROFITABLE. Je parle maintenant de l'exploitation du chemin de fer. Par conséquent, les pertes subies dans le transport des voyageurs sont plus que compensées par le profit réalisé sur le fret. Cependant, l'ensemble des profits du chemin de fer est très modeste, 3.2 pour cent sur ses investissements, et ce chiffre est senbiblement en-dessous même du très modeste niveau de gain permis établi par le Bureau des Commissaires des Transports.[2]

Il est clair que la Compagnie pourrait se permettre d'exploiter le *Dominion,* pour citer un exemple. Le fait est que le Pacifique-Canadien a choisi d'annuler le service du *Dominion* pour la simple raison que la Compagnie ne réalise pas un profit *suffisant* sur l'ensemble de ses opérations. Pourquoi, demande la Compagnie, le Pacifique-Canadien devrait-il investir dans un genre de service de transport lorsqu'il peut réaliser un *plus grand* profit dans d'autres domaines?

---

[1] *Rapport Annuel,* (Chemins de fer nationaux du Canada, 1964), p. 15 (Le texte originel ne comportait pas de mots soulignés).

[2] Procès-verbaux et Témoignages, *op. cit.,* le 8 mars 1966, p. 249. (Le texte originel ne comporte pas de mots en majuscules).

La réponse est évidente, et on peut la trouver dans l'histoire et la fonction de la Compagnie. Le Pacifique-Canadien n'était pas une entreprise commerciale ordinaire. La construction d'un réseau ferroviaire transcontinental, avec des lignes secondaires nécessaires à son fonctionnement efficace, a été rendue possible par des investissements susbtantiels et hasardeux de l'État. De plus, l'intérêt public a continué à réclamer des services de transport qui, autrement, n'auraient pas été fournis par une compagnie privée. Il a été possible de pourvoir à ce service d'une façon satisfaisante pour l'intérêt public dans de nombreux cas, mais pas dans tous, au moyen d'une régulation gouvernementale de l'industrie ferroviaire. Autrement dit, le Pacifique-Canadien doit son existence même à l'engagement souscrit par l'État dans le Contrat de 1880. L'État, en retour, à été obligé de réglementer l'exploitation du réseau de transport de la Compagnie de façon à assurer un service de transport adéquat et efficace de la part du Pacifique-Canadien.

(4) Il est clair, cependant, que la régulation gouvernementale du réseau du Pacifique-Canadien n'a pas été entièrement efficace. Nous invitons les membres de ce Comité à étudier le bilan scandaleux du Pacifique-Canadien et la situation qui vous est présentée, ainsi qu'au grand public, s'est produite dans les limites des règlements établis par le Parlement au cours des années. Cet échec est moins le résultat d'une direction incompétente ou des règlements eux-mêmes, que celui de certains traits inhérents aux entreprises privées et qui sont évidemment incompatibles avec les buts et les besoins de ce pays en matière de transport. On reconnaît généralement que certaines fonctions économiques au Canada ne peuvent être assurées adéquatement que par une société nationalisée. La recherche des profits ne vise pas à servir les besoins de la nation en toutes circonstances, et le transport ferroviaire au Canada est l'un de ces services où l'entreprise privée a lamentablement échoué.

Cette conclusion est importante, et elle est illustrée par l'attitude du Pacifique-Canadien envers l'avenir des services de trains pour voyageurs. La Compagnie a dit qu'elle était prête à fournir un service de trains pour voyageurs seulement si elle peut en tirer du profit et dans les régions où elle peut le faire. Mais que faire dans les cas où l'intérêt public réclame un service de trains pour voyageurs sans qu'il existe aucune promesse d'effectuer un profit?

En fait, le Pacifique-Canadien a offert au public canadien deux choix: soit subventionner la Compagnie pour obtenir ce service particulier, soit transférer ce dernier au Canadien National. De toute façon, c'est au contribuable de payer l'addition.

Mais dans quelles conditions? Le Pacifique-Canadien suggère-t-il que les profits de ses services soi-disant non-profitables compensent la perte attribuable au service pour voyageurs en question? La réponse est non. Au contraire, la même Compagnie qui a violé son contrat de 1880 et a négligé délibérément son service pour voyageurs, ferait payer des impôt au public de façon que le Pacifique-Canadien puisse réaliser un profit sur chaque service fourni par lui. Et pour ajouter une insulte au tort qu'elle cause, la Compagnie estime qu'une telle mesure serait dans l'intérêt du public.

Nous répondons que cette proposition n'est ni plus ni moins une escroquerie du public. En outre, nous ne pouvons que conclure que tout gouvernement au Canada qui accepte la proposition du Pacifique-Canadien conspire, de concert avec cette Compagnie, contre l'intérêt du public et ne mérite plus la confiance de la nation.

Recommandations:

Sur la base de ces conclusions, nous soumettons à votre étude les recommandations suivantes;

(1) La Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien devrait être nationalisée immédiatement, et ses réseaux de chemin de fer et de communications devraient être intégrés à ceux du chemin de fer Canadien-National;

(2) Les subventions gouvernementales accordées à l'aide à la construction et les subventions que le public a payées au Pacifique-Canadien au cours des années devraient être déduites du prix de vente du réseau de chemin de fer et de communications.

(3) Le Pacifique-Canadien ne devrait plus recevoir de subventions gouvernementales.

Lorsque les membres de ce Comité prendront en considération ces recommandations, nous leur demandons de se rappeler que le Pacifique-Canadien a violé les termes du Contrat de 1880 et n'a pas hésité le moindrement à exploiter d'une manière injuste et injustifiable un public tolérant et généreux. Nous croyons que le moment est venu d'accorder au Pacifique-Canadien la considération et le traitement auxquels le bilan et l'attitude de la Compagnie lui donnent droit.

L'UNION NATIONALE DES AGRICULTEURS.

• (11.10 a.m.)

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Atkinson, monsieur McCrorie et monsieur Kieferle. Messieurs les membres du Comité, je me demande si vous désireriez peut-être faire une courte pause en ce moment avant de procéder à l'interrogatoire. La séance a déjà duré environ une heure et 50 minutes, presque deux heures. Il serait peut-être bon de laisser se reposer un peu les délégués de l'Union nationale des agriculteurs, mais nous ne siégerons que jusqu'à 1 heure de l'après-midi. Si vous êtes d'avis que l'interrogatoire pourrait prendre plus longtemps que cela, il nous faudrait peut-être entendre une proposition à l'effet que nous siégerions cet après-midi alors que la Chambre siégera également, du moins pendant une couple d'heures, si tel est votre sentiment. J'aimerais avoir quelques commentaires à ce sujet. Alors, rien?

M. FAWCETT: A mon avis, monsieur le président, voici le meilleur mémoire que nous ayons entendu jusqu'ici et, pour cette raison, je ne me préoccupe pas trop des questions qui pourraient être posées. Mais il est bien possible que les représentants de l'Union nationale des agriculteurs aimeraient expliquer leur point de vue en détail. Je me demandais justement si nous ne devrions pas leur donner autant de temps que possible pour expliquer leur position.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous ferions bien de suspendre la séance pendant environ 15 minutes.

M. CANTELON: Je désire exprimer mon opposition à cela car, bien qu'en d'autres occasions j'ai été le premier à suggérer cette idée, il y a eu des abus injustifiables et la dernière fois nous avons pris au moins une demi-heure. Si nous nous basions sur l'horloge et que nous reprenions la séance à onze heures et demie, je serais d'accord. Je m'objecte à l'idée de s'en sauver et de ne pas revenir avant une demi-heure.

Le PRÉSIDENT: Je ne désire pas cela non plus. Si nous nous basons sur l'horloge ici-même, je dirais que nous devrions reprendre la séance à midi moins vingt.

M. CARTER: Monsieur le président, je tiens à faire remarquer que je suis ici depuis 9 h. 30 ce matin. Je dois quitter la séance à midi et 20. Afin de nous assurer qu'il y aura quorum, il faudra probablement que quelqu'un s'occupe de réunir quelques autres membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: Oui, d'autres Comités se sont réunis ce matin, notamment celui des Affaires extérieures, celui de la Radiodiffusion et celui de l'Industrie. J'ai aperçu notre coordinateur, qui est également membre de notre Comité, et je lui en parlerai privément. Nous suspendons cette séance jusqu'à midi moins vingt-cinq minutes, au plus tard, Messieurs, ce qui donnera le temps à tout le monde d'être ici à l'heure.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous commencerons par M. Deachman.

M. DEACHMAN: Pour le moment, je préfère laisser la parole à M. Cantelon. J'aurai mon tour plus tard.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il de la question dont nous avons discuté?

M. DEACHMAN: Oui; c'est la question dont nous avons discuté.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Alors, Monsieur Cantelon.

M. CANTELON: Je tiens à déclarer que je suis entièrement d'accord avec M. Fawcett pour dire qu'il s'agit ici d'un excellent mémoire. Je regrette pourtant que la *Farmers' Union* ait jugé bon d'y injecter tant de sarcasme. Car, en fait, il y en a pas mal dans ce mémoire, et je suis certain que le Pacifique-Canadien va vous attaquer durement, rien que sur cet aspect en particulier. Cependant, sarcasme ou non, il demeure que ce mémoire est très bon.

J'ai quelques questions à poser à son sujet. En page 6, par exemple, vous parlez de «rigidités institutionnelles». Eh bien voilà une question qui me préoccupe. Je pense qu'il y a d'autres «rigidités» au sein de la Compagnie que des rigidités institutionnelles. Pourriez-vous peut-être nous donner un peu plus de détails au sujet de ce que vous comprenez par «rigidités institutionnelles»?

M. KIEFERLE: Pourriez-vous s'il vous plaît répéter cette dernière question?

M. CANTELON: Je me demande si vous seriez prêt à nous expliquer le sens précis des mots «rigidités institutionnelles» en page 6, où le mémoire déclare que ces rigidités «empêchent ces compagnies de combiner les facteurs de production d'une façon optimum». J'ai là-dessus quelques opinions personnelles, et je me demandais si peut-être nous pensions à la même chose ou si vous aviez une conception différente de la mienne.

M. KIEFERLE: Monsieur Cantelon, il existe des rigidités institutionnelles dans de nombreuses grandes compagnies. Par exemple, il y a le fait que dans la gestion d'une grosse compagnie, ceux qui prennent les décisions finales ne sont pas nécessairement ceux qui sont directement affectés par les résultats de ces décisions.

Si par exemple, la gestion décide de construire ou de ne pas construire une certaine gare, ou de réparer ou de ne pas réparer un certain tronçon de chemin de fer, de superstructure de la voie, etc. ou d'acheter ou de ne pas acheter un certain type d'ordinatrice électronique, cette décision est probablement prise par les directeurs supérieurs de la compagnie, bien que ceux-ci ne se servent pas eux-mêmes de ce genre d'équipement et, pour cette raison, ne sont pas nécessairement les plus qualifiés pour prendre une telle décision.

M. CANTELON: Je doute que ma conception de rigidité était de nature institutionnelle, car je pensais plutôt au manque de développement technologique dans l'opération des trains eux-mêmes.

Ainsi, par exemple, je trouve vraiment qu'il n'est pas du tout nécessaire d'avoir 5 ou 6 différents types de places dans le même train. Je ne peux pas

m'imaginer de raison valable, si ce n'est le désir de satisfaire les besoins d'une certaine élite, mais cette soi-disant élite ne voyage actuellement plus par train. Je ne vois plus aucune raison pour tous ces types de matériel ferroviaire.

Et deuxièmement, je ne vois pas pourquoi la composition des trains doive être aussi rigide. Évidemment, il y a très peu de bagages et de messageries à bord de ces trains de passagers à l'heure actuelle, et je ne crois pas qu'il en faudrait du tout si tant est que le train va voyager à une vitesse qui le rendrait acceptable au public. Voilà le genre de choses que j'avais en vue, mais il ne s'agit peut-être pas de rigidités institutionnelles. Ce ne sont apparemment pas les points que vous visiez dans votre mémoire.

M. KIEFERLE: Non, en effet, ce ne sont pas exactement les mêmes choses.

M. CANTELON: Vos rigidités sont plutôt celles affectant l'opération interne de la compagnie, si je comprends bien.

M. KIEFERLE: Et qui empêchent la Compagnei d'opérer au coût moyen le plus bas, et nous avons démontré ce point. Il s'agit là d'une considération très importante.

M. CANTELON: J'avais encore une ou deux questions à poser ainsi qu'une autre au sujet du revenu marginal, mais je préfère ne pas poser celle-là. A la page 16, vous citez Locklin, et je me demande si vous pourriez expliquer cela un peu plus en détail? Je ne citerai que le début et la fin de ce que cet auteur a écrit:

> Cela semble amener la conclusion que des taux peu élevés sur certains trafics doivent nécessairement résulter en des taux plus élevés sur d'autres trafics.

Et ensuite, à la fin,

> il est évident que les taux différentiels réduisent plutôt qu'ils augmentent le fardeau des autres trafics, en autant que le trafic bénéficiant du taux moins élevé ne pourrait pas supporter un taux plus élevé.

A présent, je trouve cela un peu difficile à comprendre et je me demande si vous pourriez nous expliquer cela en un peu plus de détail?

M. KIEFERLE: Oui, monsieur Cantelon. Si vous le permettez, je poursuivrai un peu plus loin la citation de l'ouvrage de Locklin. Le livre s'appelle *Economics and Transportation* par D. Phillip Locklin, Ph. D., et il fut publié en 1947. Il continue en ces termes, à la même ligne:

> Celles-ci supposent que les taux soient suffisants pour couvrir les frais directs, et que le trafic ne supporterait pas de taux plus élevés. Lorsque ces conditions sont remplies, des taux préférentiels sont à l'avantage de tout le monde.

Cependant, il est souligné dans un chapitre suivant que:

> des taux inférieurs aux frais directs et qui détourneraient du trafic d'un moyen de transport vers un autre, peuvent entraîner du gaspillage économique sans même être parfois logiques.

La seule conclusion à laquelle l'auteur veut en venir ici, est que si l'on tentait d'établir les prix de certains services—toutes sortes de trafics qui se déplacent sur le rail—d'après le principe des frais moyens totaux, le prix des services de passagers, par exemple, serait considérablement plus élevé et rien ne justifierait de les réduire afin d'attirer plus de trafic. Cependant, vu que dans l'industrie

ferroviaire, il est généralement accepté que l'on peut établir les prix pour certains types de trafic tel, par exemple, le trafic des passagers, que d'après le principe des frais variables moyens, pas d'après les frais fixes mais seulement d'après les frais variables moyens, il s'ensuit que le taux de ce service de transport sera moins élevé.

Mais il vous faut découvrir une justification économique pour cette façon de procéder, et c'est ce que nous faisons dans notre mémoire. Si, en fait, la baisse de vos taux et votre position de monopole entraînent une augmentation dans le nombre des passagers utilisant votre service ferroviaire, qui à son tour augmentera votre revenu total ou réduira peut-être le déficit causé par votre service de passagers, il s'agit là d'une alternative raisonnable et qui peut donner des résultats pratiques.

M. CANTELON: Mais alors il y a une certaine justesse dans les remarques du Pacifique canadien lorsqu'il prétend que, même si cela pouvait couvrir les frais variables, cela ne contribuerait en rien aux frais fixes et réduirait ainsi, en fait, le pourcentage des profits que la Compagnie peut effectivement réaliser sur son exploitation tout entière. Est-ce que je me trompe en faisant cette affirmation?

M. KIEFERLE: Je crois que oui, en effet, vous vous trompez, monsieur Cantelon. Si l'on recouvre les frais variables au moyen de cette tentative d'établir des taux différentiels alors, évidemment, l'on augmente son revenu total et, par le même fait, l'on réduit son déficit dû au services des passagers.

M. CANTELON: Il se peut que vous augmentiez votre revenu total mais augmentez-vous réellement votre pourcentage de profit?

M. KIEFERLE: Vous réduisez indiscutablement la possibilité d'un énorme déficit, n'est-ce pas?

M. CANTELON: Je vous remercie. Je crois que j'ai eu mes dix minutes, monsieur le président, et je désire passer la parole au suivant.

Le PRÉSIDENT: Oui, vous avez raison.

M. SHERMAN: Monsieur Atkinson, il y a un point dans votre mémoire qui me préoccupe, bien que je vous félicite également pour sa haute qualité. Il s'agit d'une question qui se pose dans le chapitre traitant des recommandations. Votre troisième recommandation comporte ceci:

> Aucune autre subvention publique ne devrait être payée au Pacifique-Canadien.

Je me demande quel est le but de cette recommandation (à la page 45 de votre mémoire) si on la place dans le contexte des trois recommandations qui sont faites dans le mémoire. Il me semble que si votre principale recommandation voulant que

> La Compagnie du Pacifique-Canadien devrait être immédiatement nationalisée.

était acceptée et mise en vigueur, la recommandation n° 3 deviendrait superflue et inutile, n'est-il pas vrai?

M. ATKINSON: Ce que nous recommandons en troisième lieu couvre la période intérimaire ou, disons, la période s'écoulant avant que la nationalisation n'ait lieu.

M. SHERMAN: Mais il n'y aurait pas de période intérimaire.

M. ATKINSON: En effet vous avez raison en disant cela.

M. SHERMAN: A moins que le Pacifique-Canadien ne soit nationalisé immédiatement, il y aurait une période intérimaire?

M. ATKINSON: Vous avez raison de faire cette supposition.

M. SHERMAN: Ainsi, donc, s'il devait être démontré que la recommandation N° 1 n'est pas réalisable ou s'avère impossible, la recommandation N° 2 ne s'appliquerait pas, et vous suggéreriez alors l'application de la recommandation N° 3. Est-ce que cela est exact?

M. ATKINSON: Pourriez-vous s'il vous plaît répéter cette question?

M. SHERMAN: Si la recommandation N° 1 s'avérait impossible, et cela pour des raisons que nous n'approfondirons pas ici, et que par conséquent, le Pacifique-Canadien ne pouvait être ou ne serait pas nationalisé pour le moment, alors la recommandation N° 2 serait annulée. Il n'y aurait pas de moyen pratique de l'appliquer, et nous en serions alors réduits à adopter votre troisième alternative, à savoir la recommandation N° 3. En ce cas, vous diriez donc qu'à tout le moins nous aimerions exiger qu'aucune subvention ne soit plus allouée au Pacifique-Canadien.

M. MCCRORIE: Si vous me le permettez, Monsieur le président, la recommandation N° 3, dans nos intentions, n'était qu'une simple mesure destinée à entrer en vigueur pendant la période de temps s'étendant entre le présent et le moment où le Pacifique-Canadien serait nationalisé. Par exemple, j'imagine qu'il faudrait à ce Comité plusieurs semaines pour préparer son rapport et le soumettre à la Chambre des Communes; et ensuite, il n'y a pas de doute que le Gouvernement tiendrait à examiner minutieusement le rapport de notre comité. Tout cela prendrait du temps.

Nous admettons la possibilité que le Pacifique-Canadien demanderait des subventions au cours de cette période intérimaire avant que le Gouvernement n'ait eu l'occasion d'étudier la question d'une manière suffisante et d'en arriver à une décision quelconque. Nous disons tout simplement que pendant cette période intérimaire, aucune subvention ne devrait être octroyée.

Je pourrais peut-être illustrer ma pensée d'une manière un peu différente. Si le Comité était d'avis qu'il n'est pas approprié ni dans l'intérêt public de nationaliser le Pacifique-Canadien, alors nous suggérons respectueusement que nos deux autres recommandations sont hors de propos. En réalité, tout ce que nous avons dit ici aujourd'hui serait alors sans objet.

M. SHERMAN: Je comprends. J'ai été induit en erreur par l'ordre dans lequel ces recommandations étaient placées. Voilà tout. Il se peut que la recommandation N° 3 aurait dû être la première.

M. ATKINSON: Évidemment, nous plaçons les priorités dans un ordre différent, car nous sommes d'avis que ce sont là les priorités que ce Comité devrait examiner.

M. SHERMAN: S'il était possible de réinstaurer le service pour passagers du train "Dominion", en supposant qu'il soit rétabli dans son ancien degré de service au public et de capacité, seriez-vous prêt à modifier votre attitude en ce qui concerne la nationalisation du Pacifique-Canadien?

M. ATKINSON: Au sujet de la question du "Dominion" et de son rétablissement à son ancien niveau de service et de confort, tout d'abord nous sommes d'avis que sa qualité récente n'était pas satisfaisante et qu'il ne serait donc pas utile de prendre en considération uniquement son rétablissement à son niveau précédent, vu qu'il n'assurait pas un service suffisant.

Répondant à votre question si nous serions prêts à nous contenter du rétablissement du «Dominion» ? Nous pensons qu'en raison de la nature même du Pacifique-Canadien, il vous faut vous rappeler son évolution historique, sa fonction dans l'économie canadienne ainsi que le sbesoins de cette économie, nous pensons, dis-je, qu'il est indispensable d'intégrer les deux systèmes ferroviaires afin d'assurer au consommateur canadien les services dont il a besoin. Encore

une fois, en raison de la nature de cette industrie, nous ne voyons aucune autre façon de réaliser cet objectif qu'en nationalisant la Compagnie.

M. SHERMAN: En d'autres termes, vous n'admettez pas que l'élément de concurrence qui a existé jusqu'à un certain point entre les deux lignes de chemin de fer à venir aux années 1955, était avantageuse pour le public canadien?

M. ATKINSON: Nous sommes forcés de dire que cette concurrence en est une qui existe surtout dans l'imagination. Et en réalité, si l'on observe le pays tout entier, la concurrence n'est pas trop vive en ce sens que chaque ligne dessert une région différente.

M. SHERMAN: Merci beaucoup. Voilà toutes les questions que j'avais à poser.

M. ATKINSON: Je pourrais également faire remarquer à ce sujet que, si l'on considère, en plus du service de passagers ferroviaire, les lignes aériennes et les lignes d'autobus et de camionnage, on constate qu'une forte partie du trafic est présentement entre les mains de l'un ou de l'autre réseau ferroviaire et que, par conséquent, la possibilité existe que ces réseaux dominent le camionnage et les lignes aériennes, etc.

M. SHERMAN: C'est là un aspect, du moins je le crois, que nos membres du Comité désireront approfondir alors que les gérants du Pacifique-Canadien reparaîtront devant nous. Ce n'est pas un point que je pense devoir examiner actuellement avec vous. Je vous félicite encore une fois, Monsieur, de l'excellent mémoire que vous avez présenté. Merci.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, j'aimerais m'associer aux autres membres de ce Comité qui ont déjà exprimé leur admiration pour le mémoire très complet qui a été présenté par l'Union nationale des cultivateurs. Je trouve que l'Union nous a exposé ses arguments avec beaucoup de force.

J'aimerais poser une question à M. Atkinson. Avez-vous eu l'aide d'experts en analyse des coûts dans votre travail et dans la rédaction de vos conclusions, telles qu'elles sont indiquées dans le mémoire?

M. ATKINSON: Non. Nous n'avons pas obtenu l'assistance d'experts en analyse des coûts. Nous nous sommes servis des conseils d'économistes dans l'élaboration de notre programme tel qu'il est proposé.

M. SOUTHAM: J'hésite à répéter ce point, mais je crois qu'il est d'une importance capitale pour toute l'argumentation. Dans tous les témoignages que nous avons entendus, y compris ceux rendus devant la Commission royale MacPherson, on décèle un doute très persistant dans l'esprit de plusieurs personnes sur la question de savoir si les arguments économiques utilisés par le Pacifique-Canadien en vue d'en arriver à certaines conclusions définies, correspondent oui ou non à la réalité. Comme je le disais, ce genre de témoignage fut présenté pour la première fois à l'enquête de la Commission royale MacPherson. Nous avons eu une discussion assez longue à ce sujet au cours de délibérations précédentes de notre Comité. Les témoins cités par le Pacifique-Canadien insistèrent beaucoup sur l'analyse par rebroussement des courbes comme instrument d'analyse des coûts. Depuis lors, je me suis fait un devoir de me renseigner auprès de plusieurs mathématiciens, que je crois très capables, au sujet de cette technique et ils déclarent qu'elle peut être utilisée afin d'en arriver à n'importe quelle conclusion que l'on puisse souhaiter. Autrement dit, si vous déterminez d'avance votre conclusion, vous pouvez vous servir de ce type d'analyse des coûts afin d'obtenir ce résultat.

M. ATKINSON: Voulez-vous dire que les critères déterminant la décision sont basés sur une supposition?

M. SOUTHAM: C'est cela.

M. CANTELON: On dit que les chiffres ne mentent pas, mais les menteurs savent chiffrer.

M. SOUTHAM: Voilà un point qui mérite d'être étudié en détail car, ainsi que je le disais, un mathématicien de réputation m'a fait cette déclaration, et il s'agit d'un homme qui comprend évidemment très bien la signification du terme «analyse par rebroussement» qui fut employé si fréquemment au cours des témoignages. Le commun des mortels ne comprend peut-être pas trop bien ce terme, mais voilà les renseignements que j'ai obtenus. J'aimerais simplement vous demander si vous avez obtenu le concours d'experts en analyse des coûts indépendants car une question fondamentale se pose ici, à savoir...

M. ATKINSON: La réponse est, évidemment, que nous n'avons pas eu l'aide d'experts en analyse des coûts mais nous avons obtenu le concours de personnes qualifiées dans le domaine économique et qui comprennent le problème. Je demanderais à M. McCrorie de traiter de cet aspect.

M. MCCRORIE: Monsieur le président, je pense que M. Southam a soulevé un point très critique. Je pense que si les membres de ce Comité se sentent un peu embrouillés dans cette question d'analyse par rebroussement, de techniques de comptabilité des coûts, et ainsi de suite, je puis vous assurer que les sociologues ne le sont pas moins.

Je ne sais trop comment saisir ce que nous croyons être le point fondamental dans toute cette question. Permettez-moi toutefois de vous dire que lorsque nous parlons d'une technique de comptabilité des coûts ou d'analyse par rebroussement ou de toute autre manière de procéder en statistique qui peut être utilisée afin de décrire et d'analyser une agglomération de données, nous parlons en fait de techniques—d'instruments. Des instruments servant à décrire, des outils destinés à analyser.

Il y a, à mon avis, un certain nombre d'observations que l'on peut et que l'on doit faire au sujet d'instruments servant à analyser. Ce que vous décrivez est toujours partiellement mais non pas complètement fonction des instruments dont vous vous servez.

Si je puis me servir d'une analogie, prenons par exemple l'effort consistant à tenter de décrire, à une personne de l'Est du Canada, les beautés de la partie sud-est de la Saskatchewan. Il existe un certain nombre d'instruments au moyen desquels vous pouvez faire cette description. Vous pouvez, par exemple, faire cadeau à votre collège de l'Est du pays d'un tableau représentant un paysage des environs d'Estevan, disons une vue des prairies avec des parcs ondulants. Vous admettrez avec moi que, ce que cet observateur verra, ce qu'il obtiendra en fait de description de la région sud-est de la Saskatchewan ne sera pas la réalité, n'est-ce pas? Ce sera une représentation de cette réalité et, s'il s'agit d'une vraie œuvre d'art du style représentatif, cela pourrait bien être une représentation ou une description assez fidèle de la région en question. Si par contre vous lui envoyez une photo floue, ou si vous vous êtes servi d'une mauvaise caméra pour prendre les photos, vous obtiendrez de mauvais résultats.

Dans le même ordre d'idées, si vous vous servez de procédés médiocres afin de décrire des données, telles que le coût d'exploitation d'un chemin de fer, vous allez obtenir de mauvais résultats. Je pense, en outre, que l'autre point qui mérite considération est le fait que ces procédures ou techniques ne font que suggérer certaines relations et que c'est l'observateur qui doit tirer les conclusions logiques de ces relations.

Ainsi par exemple, et ceci soulève incidemment de réels problèmes—nous savons qu'au cours des derniers dix ans le taux de la natalité a baissé aux États-Unis. D'autre part, nous savons également que le taux de la mortalité a haussé chez les cigognes de l'Iran. A présent, si vous appliquiez une simple technique de statistique à ces deux données, vous obtiendriez une corrélation significative entre ces deux phénomènes. Pourtant, je crois que la plupart d'entre nous seraient d'accord pour admettre qu'il est très probable que la mortalité des cigognes en Iran a très peu de rapport avec la baisse du taux de la

natalité aux États-Unis. Voyez-vous, il s'agit là de ce que nous appelons une corrélation d'expériences. Je pense qu'ayant dit ceci—et je crois avoir indiqué le problème fondamental—je ferais bien de passer la parole à M. Keiferle, qui est économiste, et qui pourrait vous donner de plus amples commentaires.

M. SOUTHAM: Si vous me le permettez, monsieur le président, je crois qu'on répète ici un peu de ce que me soutenait ce mathématicien, et j'ai bien l'impression de saisir où vous voulez en venir. Mais, pour en revenir à l'aspect économique de la question, nous parlons ici de la libre entreprise qui est le régime du Pacifique-Canadien. Or, dans l'évolution des transports, c'est-à-dire dans la rivalité train-avion, on nous a dit à une séance prédédente que le rapport du prix de revient pour le transport d'une personne sur une distance donnée était de 4 à 1 et que cela était plus économique que pour le transport par train. Dans un système de libre entreprise, qui le force à ne compter que sur lui-même, il est facile de comprendre que le Pacifique-Canadien puisse vouloir justifier . . .

M. ATKINSON: Vous présumez là que le Pacifique-Canadien fonctionne réellement sous un régime de libre entreprise. Or, à notre avis, les témoignages indiquent le contraire.

M. SOUTHAM: Je ne fais que me servir de son argument dans ce qu'il imagine être un système de libre entreprise. Lui-même l'affirme.

M. ATKINSON: Ces raisons font que cette entreprise est exploitée sous le plus formidable appareil de lois, de règles et de règlements qu'ait jamais connu une industrie de prestation de services au Canada. C'est là un des signes que la compagnie ne se meut pas dans un champ de pure compétition.

M. SOUTHAM: C'est donc dire que nous, les membres du présent Comité, nous ne saurions vraiment nous faire une idée juste du pour et du contre du plaidoyer financier du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire savoir si oui ou non le transport par chemin de fer est une entreprise rentable et viable, sans d'abord obtenir une vérification indépendante de ces chiffres représentant les prix de revient. J'ai déjà dit cela et je le répète encore une fois ici, monsieur le président. C'est tout, je crois, ce que j'ai à dire pour le moment.

M. MCCRORIE: Permettez-moi un mot sur la dernière remarque de M. Southam, monsieur le président. Je crois aussi que l'idée serait bonne de retenir les services d'un comptable des prix de revient. Mais, sans vouloir anticiper sur ces conclusions, il reste qu'en dernière analyse, c'est l'ensemble de l'exploitation qu'il faut mesurer et apprécier.

Dès qu'on parle de morceler en ses parties composantes une exploitation générale, il faut faire des suppositions. Supposons, par exemple, qu'il en coûte x cents pour transporter une banane par train sur une distance d'un mille. Cette hypothèse posée, il ne reste plus qu'à l'insérer dans l'ordinateur IBM et les résultats sont là. Mais vous allez me dire: «Je ne suis pas d'accord avec vous qu'il en coûte x cents pour transporter une banane par train sur une distance d'un mille». Qui a raison? Amenez tous les experts que vous voulez,—et ici je parle de mes confrères,—nous ne pourrons jamais tomber d'accord. Le seul point sur lequel l'accord peut se faire est l'élément le plus important à prendre en considération, c'est-à-dire la situation d'ensemble. En termes de situation d'ensemble, il ne peut y avoir de différend possible.

Depuis des années le Pacifique-Canadien retire un revenu fort enviable de son exploitation. Vous avez déclaré qu'il fonctionnait, comme vous avez dit, «sous un régime de libre entreprise». Pour ma part j'abonde dans le sens de M. Atkinson et je répète après lui que le Pacifique-Canadien n'a jamais été et n'est pas actuellement une entreprise libre. Il est assujéti, M. Atkinson l'a dit aussi, à un volumineux code de règlements parlementaires.

En deuxième lieu, dans le cadre de cette réglementation, le Pacifique-Canadien—et c'est là, à mon avis, le tragique de cette page de l'histoire canadienne—ne s'est guère montré entreprenant dans le domaine du transport par chemin de fer. Pourquoi cela? Parce qu'il s'est aperçu au cours des ans qu'il était plus payant d'être entreprenant dans d'autres domaines. Ce qui sans doute est excellent pour le Pacifique-Canadien, mais le Pacifique-Canadien n'a pas été créé pour lui-même; il a été établi pour d'autres raisons. Pour nous

M. SOUTHAM: Je souscris à cela, monsieur le président, mais ce que je disais c'est que le Pacifique-Canadien ne prend pas cette attitude dans la présentation de son mémoire. Je suis d'accord avec vous et non avec lui sur ce point en particulier.

Le PRÉSIDENT: Je donne la parole à M. Tolmie et ensuite nous entendrons à tour de rôle, M. Fawcett, M. Rock et M. Pascoe. C'est à vous, monsieur Tolmie.

M. TOLMIE: Monsieur le président, j'aimerais également féliciter de leur mémoire les membres de l'Union nationale des cultivateurs. C'est une œuvre qui a de grandes qualités et celle surtout d'être très claire. J'ai été frappé en particulier par les arguments qui invoquent le premier contrat et la signification historique de ce contrat. A mon sens c'est la première fois qu'on explique la chose aussi nettement. Bien entendu il s'agit là d'un point de vue. Autrement dit, vous avez vigoureusement plaidé que le Pacifique-Canadien a des obligations nationales et qu'il a l'obligation de fournir un service de voyageurs quel qu'en soit le coût.

Me fondant sur les arguments apportés, j'ai le sentiment que là réside peut-être tout le problème. Je l'ai déjà dit. Nous avons parlé de prix de revient. Nous nous sommes demandé s'il fallait maintenir le *Dominion*. Nous avons dit qu'il fonctionnait à perte. Mais ce qu'il faut savoir d'abord c'est si le Pacifique-Canadien est obligé de donner un service de voyageurs si ce service n'est pas rentable. Vous terminez votre mémoire en disant que le Pacifique-Canadien a violé son contrat. Voici la question que je pose: croyez-vous que le gouvernement peut, plus ou moins unilatéralement, déclarer que le contrat a été violé sans faire trancher la question par un tribunal quelconque où l'une et l'autre partie aurait tout loisir de présenter sa thèse et ses arguments?

M. ATKINSON: A notre avis, et nous nous fondons sur les preuves que nous avons recueillies, ce n'est plus une question de savoir si oui ou non le Pacifique-Canadien a violé son contrat, car en fait il l'a violé. Quant à déterminer s'il y a lieu ou non de soumettre cette affaire aux délibérations d'un tribunal ou d'un autre organisme d'enquête quelconque, pour nous la réponse à cela a été donnée. L'autorité suprême, si vous voulez, au Canada, c'est le Parlement du pays, dont votre titre de parlementaires vous fait les représentants. Aussi la décision appartient-elle à la Chambre et on ne doit pas aller la chercher au pied de quelque tribunal.

M. TOLMIE: Oui, ce que vous dites en somme c'est que le Parlement peut prendre une décision sur la foi de mémoires, qu'il y ait eu ou non audience judiciaire avec présentation de preuves.

M. ATKINSON: Je pars du principe qu'en démocratie les parlementaires sont des gens sensés et qu'ils peuvent rendre un jugement sur les preuves qu'on leur présente, non pas dans une seule séance mais au cours des ans. Vous disposez de volumes pleins de témoignages, présentés non seulement à ce Comité-ci, mais à tous les autres qui vous ont précédés. C'est pourquoi, je soutiens que vous pouvez rendre une décision.

M. FAWCETT: M. Southam a abordé un sujet qui a piqué ma curiosité: c'est l'analyse régressive. D'abord j'aimerais dire encore un fois l'excellente impres-

sion que m'a faite votre mémoire. Je crois même pouvoir dire sans aucune réserve qu'il va plus au fond du problème que tous les autres mémoires qui ont été présentés ici.

Mais iriez-vous jusqu'à dire, et je m'adresse à l'un ou l'autre des deux messieurs de l'autre côté, iriez-vous jusqu'à dire que cette analyse régressive n'est en somme qu'une méthode de comptabilité des prix de revient qui permet de se passer de l'ancienne méthode compliquée et qu'elle est à l'usage surtout des très grosses entreprises. Il s'agit ni plus ni moins d'une comptabilité des prix de revient d'un maniement plus commode, n'est-ce-pas?

M. KIEFERLE: C'est absolument le cas. Et je dirai plus. Ce fut à vrai dire un avantage inappréciable pour tous les genres d'industrie, pas seulement le Pacifique-Canadien, d'avoir accès à un personnel compétent et à des travaux d'ordination d'une très grande exactitude. N'empêche que les résultats dépendent de la décision arbitraire qu'il faut prendre quant aux variables à comparer et aux variables à mettre en corrélation. D'ailleurs M. McCrorie a montré cela tout à l'heure.

M. FAWCETT: A vrai dire l'analyse régressive est tout simplement ce que les mots disent. C'est qu'au lieu de commencer par le bas, vous prenez vos totaux et vous descendez de là, n'est-ce pas? Est-ce cela de l'analyse régressive; êtes-vous d'accord là-dessus? Mais, en procédant comme cela, vous n'arrivez pas nécessairement à des conclusions logiques. Vous souscrivez à cela?

M. KIEFERLE: Permettez. Autant que je sache, la régression est une technique statistique et son objet est de mettre en corrélation des variables indépendants et des variables dépendants. Or la chose importante là-dedans et qu'il ne faut pas oublier, c'est le choix des variables, et ce choix est strictement arbitraire.

M. McCrorie vous a donné un exemple des genres de variables que vous pourriez mettre en corrélation et pour lesquels vous pourriez probablement obtenir une très étroite corrélation. La technique elle-même est compliquée, mais c'est un bonne technique. Je ne devrais pas dire que c'est une bonne technique. C'est vraiment une technique très délicate, mais elle n'est pas nécessairement le seul et unique moyen.

M. FAWCETT: C'est ce que je voulais vous entendre dire. Il faut recourir à des quantités arbitraires en analyse régressive comme dans tout autre système de comptabilité de prix de revient.

M. KIEFERLE: Certainement.

M. FAWCETT: Dans ces conditions, par conséquent,—et c'est ce qui m'intéresse,—vous n'aboutissez pas toujours à la conclusion la plus logique. Mais je ne vous demande pas de répondre là-dessus.

Monsieur Atkinson, si je ne m'abuse, quoique nous soyons censés nous limiter strictement au cas du *Dominion*, ce cas est seulement une des plaies qui affligent le Pacifique-Canadien, du moins dans l'Ouest. Puis-je avoir une simple réponse sur ce point? Est-ce que cela est exact?

M. ATKINSON: Dans la question complexe des transports au Canada, le cas du *Dominion* ne fait figure que de partie et il est impossible de l'étudier isolément du reste. C'est pourquoi à notre avis, il nous faut examiner toute la question des transports dans son ensemble.

Le PRÉSIDENT: Je me dois d'apporter un rectificatif à la question de M. Fawcett. Il ne voulait sans doute pas laisser entendre que nous nous occupions que du seul cas du *Dominion*. Nous avons à traiter toute la question du service des voyageurs en ce qu'elle touche à l'avenir du Pacifique-Canadien.

M. FAWCETT: Je suis d'accord, monsieur le président, mais voici ce que je veux souligner. N'est-il pas vrai que, dans l'Ouest en particulier, la suppression du *Dominion* a donné à la population de réelles raisons de s'inquiéter, vu l'attitude du chemin de fer du Pacifique-Canadien quand il s'agit d'assurer un service que, elle, elle juge indispensable. Diriez-vous que cela peut porter les gens à s'interroger sur l'ensemble des services de transport ferroviaire du Pacifique-Canadien? Pareille affirmation serait-elle vraie?

M. ATKINSON: Dans cette question du service des voyageurs dont votre Comité est saisi et dans laquelle entre le cas du *Dominion*, les choses que nous avons appris jusqu'à l'enlèvement du *Dominion* ne sont pas différentes des choses que nous avons appris au sujet de toutes les autres sortes de service du Pacifique-Canadien. C'est-à-dire qu'il s'agit de l'attitude qu'affiche en général le Pacifique-Canadien quand se pose le besoin de service de l'ensemble de la collectivité.

M. FAWCETT: J'ai une question brève à poser. Vous avez peut-être déjà donné la réponse, mais j'aimerais être certain. La voici: avez-vous déjà examiné les frais de fonctionnement qu'on impute au *Dominion* et êtes-vous d'accord avec ces frais? Avez-vous eu l'occasion d'analyser ces frais?

M. MCCRORIE: Oui, monsieur, nous avons fait cela. Ce que je veux dire par là, c'est que nous avons examiné la quote-part des frais et des recettes que les fonctionnaires de la compagnie estiment être attribuables au *Dominion* et qu'ils ont communiquée au présent Comité. Sauf erreur, comme nous le disons dans notre mémoire à la page 4, on nous donne un éventail d'estimations: 20 à 25 p. 100 pour les recettes imputables au service des voyageurs; 25 à 30 p. 100 des frais variables par service de voyageurs. Ensuite les fonctionnaires de la compagnie font d'autres estimations pour aboutir enfin à un déficit estimatif qui serait imputable au *Dominion* en 1964.

Bien entendu, pour notre part, nous ne savons pas, quoique les fonctionnaires de la compagnie paraissent, eux, le savoir, quel déficit estimatif il faut prendre. Comme nous l'avons dit, nous avons le choix entre 8.74 millions et 10.76 millions. Or, si vous prenez le premier chiffre, il est évident que le Pacifique-Canadien a supprimé le mauvais service; il aurait fallu cesser le *Canadian* et non le *Dominion*.

On a prétendu que nous avions été un peu sarcastiques dans nos commentaires à ce sujet. Nous croyons, nous, que nous avons été trop bons pour le Pacifique-Canadien dans notre mémoire. Remarquez que ce sont les fonctionnaires de la compagnie, eux-mêmes, qui, à plusieurs reprises, devant le présent Comité, se sont vantés de leurs merveilleux procédés de comptabilité des prix de revient, de leurs calculatrices et tout ce que vous voulez. N'empêche que, lorsqu'un membre du Comité a posé une question censée et, à notre avis, fort logique: «Combien avez-vous perdu avec le *Dominion* au cours d'une année donnée?» un des fonctionnaires supérieurs de la compagnie a commencé par dire qu'il ne le savait pas et que ça prendrait un peu de temps pour le trouver. Finalement quand il est arrivé avec la réponse il a poussé la générosité jusqu'à nous donner le choix entre deux chiffres. Quand nous avons lu le compte rendu

de ce dialogue entre ces gens et les membres du Comité, pour être francs, nous avons été grandement étonnés de ne pas voir les membres du Comité qualifier cette façon d'agir de méprisante pour le Comité et pour le Parlement.

Rien ne peut excuser cette compagnie de se présenter devant un comité constitué du Parlement et de ne pas répondre comme il se doit aux questions posées par les membres du Comité...

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous arrêter ici, monsieur McCrorie. A mon sens, il s'agit là d'une question que les membres du Comité doivent décider eux-mêmes et ce n'est pas à vous de la porter à leur attention.

M. ORLIKOW: C'est exact, et nous n'avons pas fini non plus avec le Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Oui, la compagnie peut être rappelée, et je dois attirer votre attention là-dessus.

M. ROCK: Je suis particulièrement intéressé par votre recommandation que soit nationalisé le Pacifique-Canadien. Je me demande si vous savez comment sont réparties les actions de celui-ci. Je veux dire par cela, depuis 1880, pensez-vous que les actionnaires sont toujours les mêmes, en ce sens que les parts sont restées dans les mêmes familles. Ou bien sont-elles passées à d'autres? Si je comprends bien, dans le passé, il n'y avait peut-être que 10 p. 100 à peu près des parts entre les mains de Canadiens. Or je crois que M. Crump a dit,—je pense que c'est M. Crump,—qu'actuellement plus de 50 p. 100 des actionnaires habitent le Canada. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. ATKINSON: Pour répondre à la première partie de votre question, je suis certain que la composition des actionnaires a changé au cours des ans et que les familles qui détiennent les actions ne sont plus celles qui les avaient au début de la compagnie. Sur ce point, je crois, monsieur Kieferle et monsieur McCrorie, que vous pouvez apporter certaines précisions.

M. MCCRORIE: A vrai dire, non, monsieur le président. Tous les renseignements dont nous disposons vous ont déjà été communiqués par le Pacifique-Canadien.

M. ROCK: Ne croyez-vous pas qu'il est un peu difficile de souscrire à la suggestion n° 2 de vos recommandations, voulant que soient déduites du prix demandé «les subventions publiques consenties en aide à la construction et les autres subventions gouvernementales au Pacifique-Canadien au cours des ans». Ne croyez-vous pas qu'on ne devrait pas punir ainsi les propriétaires actuels du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire ceux qui ont acheté des parts d'anciens actionnaires? C'est comme si une personne, mettons il y a soixante ans, avait acheté une propriété ou construit une propriété pour $10,000 par exemple, et qu'après avoir changé de main une vingtaine de fois, la propriété appartient à quelqu'un qui l'a payée $200,000. Et parce que peut-être au début la province avait cédé le terrain pour $1, nous pourrons lui dire après cinquante ans puisque vous n'achetez ce terrain pour $1, nous ne vous donnerons pas seulement $1 pour son expropriation.

M. ATKINSON: Monsieur Rock, pour répondre à votre question, c'est là toujours un jugement difficile à faire et nous n'en méconnaissons pas la difficulté. Mais j'aimerais à souligner que ces personnes, en tant qu'actionnaires de la compagnie, sont en quelque sorte responsables de la façon d'agir de la

compagnie. Nous faisons remarquer au Comité, donc, qu'ils doivent en prendre leur parti, ayant agi à l'encontre de l'accord dans sa forme primitive. Ils ont pris, d'eux-mêmes, la décision de devenir actionnaires de cette société. Par conséquent, une fois ces responsabilités assumées et ces décisions prises, nous estimons, à la lumière de faits apparents, que c'est la seule façon d'agir que nous pouvons recommander.

M. ROCK: Très bien. Vous proposez que l'on nationalise le Pacifique-Canadien, en d'autres termes, que le National-Canadien assure la gestion du Pacifique-Canadien. Je puis supposer, par conséquent, que vous êtes très satisfait de la manière dont le National-Canadien est administré?

M. ATKINSON: Voici: le mode d'exploitation du National-Canadien nous semble beaucoup plus satisfaisant que celui dont fait montre le Pacifique-Canadien.

M. ROCK: Dans ce cas, vous ne voyez pas d'objection à ce que le National-Canadien, selon le plan d'ensemble qu'il s'est tracé, abandonne plusieurs de ses lignes dans l'Ouest, ce qui implique l'interruption du service de plusieurs lignes utilisées au transport des grains, vu qu'on n'a plus réellement besoin, si je puis dire, de ce service aujourd'hui.

M. ATKINSON: Je vais vous répondre là-dessus, quoique ce soit là une question qui, certes, n'est pas du ressort de ce Comité.

M. ROCK: Pas tout à fait.

M. ATKINSON: De toute façon, permettez-moi de vous répondre là-dessus.

M. ROCK: Pas tout à fait, puisque le National-Canadien, bien souvent, agit de la même façon que le Pacifique-Canadien en cessant l'exploitation de plusieurs de leurs lignes. Aux termes de votre déclaration, il semble que vous prenez parti maintenant pour le National-Canadien qui, bien souvent, fait la même chose que le Pacifique-Canadien, par tout le Canada, et que vous êtes en faveur que le National-Canadien en assure la gestion?

M. ATKINSON: En réponse à votre question, sans aucun détour, nous ne nous opposons pas à l'abandon d'une ligne d'embranchement, pourvu que les usagers de cette ligne soient desservis par un autre service.

Pour ce qui est de l'établissement au Canada, en particulier dans l'Ouest, d'un réseau efficace de chemin de fer, il y a des endroits où, si les deux réseaux étaient fusionnés, on pourrait les desservir de manière plus rationnelle, opérer une répartition plus efficace des ressources disponibles et en faire meilleur usage.

M. ROCK: Vous rendez-vous compte que vous venez de saper l'idée maîtresse de votre exposé, vu que vous disposez toujours du Canadien et de vos lignes de transport aérien? Donc, après ce que vous venez de dire, toute votre argumentation tombe à l'eau.

M. ATKINSON: Je ne saisis pas très bien le sens de votre question.

M. ROCK: Vous venez de dire, il y a un moment, que vous ne voyez pas d'objection à ce que le National-Canadien mette fin à l'exploitation de certaines lignes de chemin de fer, du moment qu'il s'est bien assuré que les usagers seront desservis par d'autres services. Pour ce qui est de l'arrêt de service du *Dominion*, on a fait la preuve, dans ce cas, que le service était en concurrence avec les sociétés de transport aérien, qui ont enlevé de la clientèle au Pacifique-Canadien. Par ailleurs, vous disposez de ces autres services, tandis que le service du Canadien n'est pas interrompu, par conséquent, ce que vous venez d'affirmer, en fait, c'est que vous êtes d'accord avec cette ligne de conduite.

M. ATKINSON: Ce que je viens de dire était en réponse à votre question au sujet des lignes d'embranchement, que j'ai traitée sous cet aspect, non pas au point de vue du service.

M. MCCRORIE: S'il m'est permis de m'exprimer ainsi, M. le président, je crois que nous sommes d'accord sur le principe de la chose, si j'ai bien saisi le sens de votre déclaration à ce sujet. Nous ne saurions admettre l'exemple que vous-mêmes, je dis bien, vous avez cité pour illustrer ce principe.

A mon avis, ce qu'il importe de revoir en ce moment, ce sont les remarques qui figurent en première page de notre présentation. Je vous renvoie aussi à l'exposé que nous avons remis à ce Comité l'an dernier, ainsi qu'à l'étude de notre point de vue faite l'an dernier en rapport avec le projet de loi C-120.

Nous estimons qu'il ne devrait y avoir au Canada qu'une seule autorité générale en matière d'administration et de réglementation, dont la fonction serait d'assurer un service de transport approprié aux besoins économiques et sociaux du pays. Il serait injuste, à notre avis, d'exiger d'une certaine société qui exploite un certain secteur, par exemple, le National-Canadien, qui exploite un chemin de fer, qu'elle prenne des décisions qui ne sont pas réellement, à proprement parler, de son ressort ni de sa compétence. Par conséquent, nous ne croyons pas que la nationalisation, par elle-même et dans ses données, puisse résoudre les problèmes de transport dans ce pays, loin de là. Dans le cas particulier qui nous occupe, toutefois, la nationalisation nous semble être la solution, pourvu que le Parlement adopte des mesures, selon nous, utiles et judicieuses afin d'assurer en général la réglementation, l'administration et la régie des services de transport dont le pays a besoin.

LE PRÉSIDENT: M. Rock, le temps qui vous était accordé s'est écoulé. Je vous accorderai la parole plus tard, si vous le désirez.

M. ROCK: M'est-il permis de poser une seule autre question? D'accord, une seule autre question?

LE PRÉSIDENT: Très bien.

M. ROCK: Tout d'abord, je dois dire que votre exposé, plus que tout autre, soulève une foule de questions qu'il nous faudra poser aux représentants du Pacifique-Canadien. En fait, je crois que nous avons plus de questions à leur poser qu'à vous, compte tenu des renseignements que vous nous avez fait tenir aujourd'hui.

A mon avis, c'est dans vos recommandations que vous vous êtes fourvoyé. Si vous aviez proposé une réglementation intensifiée des services publics, votre exposé serait de premier ordre, mais vous proposez au lieu la nationalisation des chemins de fer. Or, je suis tout à fait contre la gestion, par l'État, de services de ce genre car, à mon avis, les choses empirent du moment qu'un service est étatisé. Voilà l'argument que je veux faire ressortir.

LE PRÉSIDENT: Veuillez en venir à votre question.

M. ROCK: Pardon, je voulais simplement faire cette déclaration.

M. ATKINSON: Vous avez soulevé la question du règlement. Je vous ai fait remarquer plus tôt que l'exploitation des chemins de fer au Canada est régie par un ensemble de lois et de règlements, peut-être le plus complet en regard de tout autre service dans le pays. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il est impossible d'élaborer un règlement relatif à l'exploitation d'un service tel

que celui du National-Canadien, puis exiger que le service soit dispensé de la façon voulue afin de répondre aux besoins de la clientèle. Pour nous, ces deux choses sont incompatibles, voilà pourquoi nous concluons en proposant la fusion des deux réseaux comme solution au problème.

M. PASCOE: Monsieur le président, permettez-moi de féciliter à mon tour les trois témoins de leur exposé, très bien rédigé et aussi très bien présenté. On aurait pu, je crois, laisser tomber quelques mots ici et là, mais je suppose que c'est le bon parler des gens de l'Ouest dont ils se servent à certains endroits. A mon avis, les points principaux de l'accord conclu en 1880 et des ententes intervenues en 1880 et en 1881, nous ont été présentés de façon très claire, et ces renseignements seront très utiles aux membres du Comité lorsque le temps viendra de rédiger leur rapport.

Je ne m'attarderai pas aux questions qui vous ont été posées déjà, mais je vais vous demander un petit renseignement qui pourrait être utile aux membres du Comité. Il est dit à la page 1 de l'exposé que l'Union nationale des cultivateurs compte 60,000 familles agricoles. De quelle façon a-t-on rédigé l'exposé? Somme toute, l'a-t-on présenté à ces 60,000 familles, et ces dernières l'ont-elles approuvé?

M. ATKINSON: Oui, nous avons décidé de rédiger l'exposé selon les mesures préconisées par les 60,000 familles en question; or, la question à l'étude se rapportait en quelque sorte à ces mesures, c'est pourquoi nous avons décidé de prendre cette initiative.

M. PASCOE: S'agit-il de décisions prises au cours des congrès de l'Union des cultivateurs?

M. ATKINSON: Oui, par suite des décisions prises aux niveaux local et régional et lors des congrès provinciaux et interprovinciaux.

M. PASCOE: En outre, il est dit à la page 20 que

tant et tant de Canadiens sont en faveur de nationaliser la société.

Cette affirmation est-elle appuyée par les divers comités, est-ce d'eux que vous tirez ces renseignements?

M. ATKINSON: Ces renseignements proviennent de gens dans notre propre organisation.

M. PASCOE: Est-ce que vous sondez l'opinion publique dans tout le pays, ou uniquement dans votre propre organisation?

M. ATKINSON: Cette affirmation se fonde sur les données recueillies dans notre propre organisation et sur ce qui s'est dit au cours des plus récentes délibérations à ce sujet.

M. PASCOE: Il y a un autre point que j'aimerais élucider. Ainsi que certains de mes collègues l'ont souligné, on nous a fourni une foule de renseignements, lesquels, je crois, portent peut-être atteinte au Pacifique-Canadien; je m'en voudrais, toutefois, de donner à cet exposé un aspect subversif. Vous nous avez fait part d'une foule de moyens d'améliorer le service et pourtant, tout à la fin, vous proposez la nationalisation immédaite des chemins de fer. Quelque part dans l'exposé, il est dit que le Pacifique-Canadien n'a pas accordé le temps voulu pour faire l'analyse du régime de tarifs réduits. Je crois que vous vous contredisez d'une certaine façon, lorsque vous indiquez diverses façons d'améliorer le service du Pacifique-Canadien, puis que vous terminez en proposant la nationalisation immédiate. Je me demande si vous ne consentiriez pas, peut-être, à donner au Pacifique-Canadien l'occasion d'essayer d'améliorer leur service dans un délai raisonnable; si l'expérience aboutissait à un échec, alors il pourrait être question de nationalisation.

M. ATKINSON: Je vais répondre à une partie de votre question et prier M. McCrorie de répondre à l'autre; il est dit dans l'exposé que le régime de tarifs

réduits n'a pas eu suffisamment de temps pour s'affirmer, ce à quoi vous faites référence. Est-ce à dire, de façon implicite, que le service pourrait être amélioré, si on leur accordait un plus long délai?

M. PASCOE: Je n'entends pas seulement le régime de tarifs réduits, mais tout le réseau.

M. ATKINSON: Il y a un point que j'aimerais faire ressortir, c'est qu'il est possible, mais très peu probable, que la direction du Pacifique-Canadien, si on lui accordait un certain délai afin qu'elle puisse améliorer son exploitation, profiterait de cette occasion de perfectionner le service. Je fonde cette affirmation sur l'expérience du passé, car nous sommes en relations commerciales avec eux depuis nombre d'années, tout comme vous d'ailleurs, et à tout propos, la direction a créé elle-même des difficultés en suivant une ligne de conduite qui ne souffre aucune ingérence de l'État.

M. MCCRORIE: Il y a seulment deux autres points que j'aimerais faire valoir, M. le Président. En premier lieu, ce terme de «nationalisation». Je suis persuadé que, dans une centaine d'années, les gens qui étudieront notre époque trouveront ridicules l'engouement ou la crainte que tous, y compris nous-mêmes, semblent éprouver à l'égard de certains mots.

Beaucoup de gens, partageant en ceci l'avis de M. Rock, je crois, estiment en vertu de leurs opinions politiques ou personnelles, que la nationalisation des chemins de fer ne serait pas dans l'intérêt du pays. Toutefois, une étude minutieuse des faits viendrait, à mon avis appuyer l'opinion contraire.

A titre d'exemple, citons le cas de la Commission canadienne du blé, laquelle vous est connue, M. Pascoe. La Commission canadienne du blé s'est révélée un organisme efficace pour les cultivateurs de blé de l'Ouest, essentiellement pour deux raisons. Premièrement, aux yeurs du producteur, ses méthodes de mise en marché des grains étaient des plus rationnelles et des plus équitables. Deuxièmement, la Commission a eu l'heur de s'adjoindre des administrateurs très compétents.

Il est arrivé en certains cas, et je me souviens que c'était du temps de ma jeunesse, que le National-Canadien dispensait un servie inférieur sous bien des aspects, je le suppose, à celui du Pacifique-Canadien. On prétend depuis des années que la direction du National-Canadien s'inspire de la ligne de conduite adoptée par son homologue au Pacifique-Canadien, mais ce n'est qu'une fausse rumeur, je dis bien. Il me revient que le Pacifique-Canadien s'est opposé avec véhémence au régime des tarifs réduits (le régime des jours rouges, blancs et bleus) lancé par le National-Canadien, la première fois que la question est venue à l'étude. Cette société n'a jamais bien toléré la concurrence, comme tout le monde le sait. Elle a tenté de contraindre le National-Canadienn, ainsi qu'elle l'a fait par le passé, à revenir sur sa décision, à quoi le National-Canadien s'est éventuellement refusé, à son grand dépit. Ces dernières années, le National-Canadien est devenu un réseau de chemin de fer des plus remarquables au Canada, pour ce qui est du transport des voyageurs, en tout cas; le fait n'est pas sans intérêt, non seulement parce qu'il s'agit d'une société nationale ou de régie publique, mais aussi parce qu'elle s'est adjoint les services de personnes très averties et très compétentes. Nous estimons que, si l'on nationalise un chemin de fer, on doit aussi s'assurer qu'il est exploité par une élite de gens habiles et d'une haute compétence.

En second lieu, j'aimerais démontrer pourquoi nous estimons qu'il n'y a qu'une seule solution possible au problème, soit la nationalisation. Le National Canadien lui-même donne réponse à cette question. A la page 42 de notre exposé, par exemple, vous trouverez un passage d'une déclaration d'un des

directeurs de la société; il y est dit, en d'autres termes, que l'entreprise est parfaitement rentable. Il s'agit, en l'occurrence, de l'exploitation du chemin de fer. Par conséquent, les profits retirés du transport des marchandises surpassent de beaucoup les pertes inhérentes au transport des passagers. Le bénéfice net de la société est toutefois très modéré, soit 3.2 p. 100 de ses investissements.

Il y a beaucoup de cultivateurs dans votre circonscription électorale qui s'estimeraient très heureux, n'est-ce pas, de faire un profit de 3.2 p. 100 chaque année sur leurs investissements? Pour ma part, j'en connais un bon nombre. Le Pacifique-Canadien, lui, ne se contente pas de si peu; il lui faut plus. En outre, ce qui importe encore plus, il ne veut pas que ses capitaux soient immobilisés dans une exploitation quelconque qui ne rapporte pas gros. Ce qu'il veut, avant tout, c'est de gagner de l'argent, disons-le; voilà la raison d'être de l'organisation, à ses yeux. Cette façon de penser, et la ligne de conduite administrative qui en découle, ne sauraient se préoccuper du genre de services dont nous avons besoin. La raison en est que la direction a déclaré catégoriquement que, pour autant qu'elle puisse le faire, elle ne dispenserait aucun service (transport voyageur ou autre) dont elle ne sait tirer profit. C'est un peu comme le fermier qui dit: Je n'engraisserai pas de cochons, à moins d'être certain d'y gagner quelque chose. En fait, le Pacifique-Canadien dit carrément: «Si vous voulez être desservis, citoyens, faites vos prévisions en conséquence; quand nous aurons l'argent bien en poche, alors vos besoins seront bien satisfaits». On peut voir pourquoi; un petit profit de 3.2 p. 100 sur ses investissements ne l'intéresse pas, il lui faut plus que ça.

Voilà pourquoi toute cette affaire nous paraît louche, car le Pacifique-Canadien ne nous semble pas près de dire au public canadien: «Nous vous demandons seulement de nous fournir des recette fiscales après que nous avons établi le bilan des profits provenant de nos services prétendument rentables et des pertes occasionnées par nos services prétendument non rentables», n'est-ce pas?

M. PASCOE: Je suppose, M. le président, que le temps qui m'est alloué tire à sa fin. Je vous saurais gré de m'accorder un moment pour bien faire ressortir ce point.

Est-ce qu'il prétend dans son exposé que nous perdons notre temps si nous essayons d'améliorer le service du Pacifique-Canadien et qu'il vaut mieux en venir immédiatement à la nationalisation? Je n'en dirai pas plus.

M. BALLARD: M. le président, je me proposais pour commencer de revenir à la question que M. Pascoe a posée à la fin de son témoignage, soit de faire observer que, de toute évidence, l'auteur de l'exposé est parti de cette conclusion pour ensuite amener des faits probants. En d'autres termes, l'Union des cultivateurs ne veut pas démordre de cette opinion, qu'il faut nationaliser les chemins de fer; de là, elle offre des arguments à l'appui de cette conclusion.

M. ATKINSON: Vous interprétez la chose à votre façon. Permettez-moi de vous rappeler que, pour préparer un document de ce genre, ayant trait à une question à laquelle nous nous intéressons depuis nombre d'années, il a fallu recueillir une foule de données diverses. C'est seulement après avoir étudié et analysé ces données, que nous en sommes venus à la conclusion qu'une seule solution, la seule possible, s'offre à nous. Pour reprendre la phrase de M. McCrorie, il ne faut pas nationaliser, croyons-nous, pour le seul plaisir de nationaliser. Nous estimons, toutefois, que nous n'avons pas le choix, en raison tant de la nature du service qui est dispensé que des difficultés que comportent et la direction d'une entreprise de pareille envergure et l'obligation de tenir compte des besoins de la population.

M. BALLARD: Comptez-vous que si le Pacifique-Canadien était nationalisé, il serait mieux géré et donnerait un service meilleur que celui qu'il donne actuellement?

M. MCCRORIE: Il faudrait être certain qu'il en soit ainsi, car vu que vous êtes à présent comptable de la gestion du National-Canadien, il serait à souhaiter que vous preniez toute l'affaire en mains.

M. BALLARD: Supposons que l'on nationalise le Pacifique-Canadien; qui le dirigera, et qui assurera la liaison entre le public, c'est-à-dire le gouvernement, et les dirigeants de la société des chemins de fer?

M. ATKINSON: A cette question-là, je répondrais que ceux qui seraient chargés d'engager des dirigeants choisiraient les plus compétents. De plus, il y aurait, pour assurer la liaison entre le public et les dirigeants, un organisme composé de spécialistes qui se tiendrait au courant des opérations de la société et aussi des besoins de la collectivité, et serait en rapports directs avec cet organisme.

M. BALLARD: Un organisme comme la Commission des transports du Canada, voulez-vous dire?

M. ATKINSON: Pas exactement comme la Commission des transports du Canada, car à mon avis cet organisme est loin d'être parfait. Je dirais plutôt un organisme qui s'occuperait de toute l'affaire.

M. BALLARD: Voulez-vous dire qu'il s'agirait d'un organisme semblable à la Commission des transports du Canada, mais composé de gens plus compétents?

M. ATKINSON: Non, je veux dire que l'organisme qu'il faudrait devrait comprendre des experts en toutes les matières.

M. BALLARD: Si on nationalise toute une industrie, comme celle des chemins de fer du Canada, cette industrie ressort du Parlement, et je ne vois pas comment on pourrait alors la diriger. C'est à vous de m'expliquer comment on pourrait alors l'exploiter économiquement sans en faire la marotte des politiciens du jour. Quel est votre avis à cet égard?

M. ATKINSON: Tout d'abord, nationaliser ne veut pas nécessairement dire rendre non rentable. Je crois plutôt que si tous les chemins de fer étaient exploités sous une direction unique, on pourrait mieux disposer de toutes leurs ressources et les utiliser ainsi à bon escient, ce qui donnerait un réseau beaucoup mieux exploité. Pour ce qui est de l'organisme d'administration, je suis certain qu'il y aurait moyen de créer un organisme qui ne serait pas assujetti aux fluctuations de la politique.

Si des changements devenaient nécessaires, un tel organisme, tout au moins dans un pays démocratique, aurait toute la compétence voulue pour juger des lignes de conduite à adopter ou des activités qui s'y rapportent, et pour donner des mots d'ordre à la direction en ce qui regarde les lignes de conduite pour l'exploitation de la société. C'est à la direction qu'il incomberait de prendre les décisions qui, précisément, ne toucheraient rien d'autre que ses propres fonctions.

M. BALLARD: J'ai une autre question à poser, d'un ordre un peu différent. Votre exposé de la Loi de 1881, adoptée je crois à la suite de la convention de 1880, m'a fort intéressé; toutefois, vous avez cité l'article 3, à la page 42, au sujet du Pacifique-Canadien, ce qui suit:

> ...par son refus d'assurer un service approprié et suffisant de transport de voyageurs, a enfreint les dispositions de la convention de 1880, conclue avec le gouvernement du dominion...

L'expression «service de chemin de fer approprié» est-elle définie dans la convention de 1880?

M. MCCRORIE: Service de transport approprié? Non, monsieur.

M. BALLARD: Alors, comment pouvez-vous affirmer que le service de transport des voyageurs est insuffisant? Sur quel critère fondez-vous votre opinion?

M. MCCRORIE: Peut-être ferais-je bien de vous citer un exemple. Nous nous sommes procuré quelques données à la Commission des transports du Canada, et je réponds de leur exactitude. Elles ont trait à la question soulevée par M. Honey, qui fait partie de ce comité. Il est malade et nous espérons qu'il sera bientôt de retour parmi nous. D'ailleurs son secrétaire s'est montré très serviable à cet égard.

Vous n'êtes pas sans savoir que le National-Canadie net le Pacifique-Canadien ont supprimé le service en commun Montréal-Toronto. Lorsque ce service fonctionnait, le Pacifique-Canadien avait un train faisant la correspondance avec la ligne Toronto-Montréal, à Brockville; ce train partait d'Ottawa et s'arrêtait à Smiths Falls. Le 31 octobre, le Pacifique-Canadien changeait son horaire et établissait le terminus de ce train d'Ottawa à Smiths Falls et cessait de desservir Brockville, et ce pendant quatre jours. On a protesté le 3 ou le 4 novembre, et du 4 novembre 1965 au 23 janvier 1966, donc pendant deux mois et demi, le Pacifique Canadien a eu un train Ottawa-Brockville via Smiths Falls, mais qui ne faisait pas la correspondance avec le train Montréal-Toronto.

La convention stipule que le Pacifique-Canadien est tenu d'exploiter à perpétuité, et aussi d'entretenir aux fins d'exploitation à perpétuité, la société de chemin de fer du Pacifique Canadien; elle stipule en outre que par «Chemin de fer du Pacifique-Canadien» il faut entendre le réseau tout entier.

Nous prétendons que le cas qui s'est présenté tout récemment, un cas parmi bien d'autres, ne constitue pas ce qu'on doit entendre par exploitation bien comprise d'un réseau de chemin de fer; à mon avis c'est nettement un cas d'exploitation désordonnée. Nul ne sait ce que les voyageurs étaient censés faire. On a proposé avec facétie qu'ils descendent du train de Toronto et rattrapent le train du National Canadien, parti dix minutes plus tôt.

M. BALLARD: Selon vous, ce manque de coordination serait donc dû à la disparition du statut de Dominion?

M. MCCRORIE: Sans aucun doute. Nous avons un cas comparable, en l'occurrence les trains est-ouest par Saskatoon et Edmonton, et la ligne principale du Pacifique Canadien qui passe par Regina, Medicine Hat et Calgary. Le National Canadien a exploité tout l'hiver, deux trains transcontinentaux par jour, faisant la navette; des employés travaillant sur cette ligne nous ont dit, sans que la chose ait pu être confirmée, que la compagnie s'attend à devoir augmenter le nombre de voitures pour accommoder le grand nombre de voya-

geurs qu'elle prévoit pour cet été. Et cela dans le sud des provinces de l'Ouest, où nous n'avons qu'un seul train transcontinental par jour pendant la majeure partie de l'année, depuis 1960.

Comme le dit notre mémoire, et le Pacifique-Canadien est tout à fait d'accord à ce sujet, le voyageur a le droit de protester lorsqu'il paye un billet de pullman, disons pour le Canadien, et se trouve ensuite à voyager en voiture ordinaire. A notre avis, exploiter économiquement un chemin de fer ne veut pas nécessairement dire qu'il faut en faire un réseau de deuxième ou troisième ordre; s'il en était ainsi, ce serait donner un sens plutôt bizarre à l'expression «exploiter économiquement».

M. BALLARD: Je suis entièrement de votre avis sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Désolé, mais je dois vous reprendre la parole.

M. BALLARD: Entendu.

Le PRÉSIDENT: A vous, je vous prie, M. Orlikow.

M. ORLIKOW: Cela ne sera pas long, parce que pour une fois, je suis d'accord en tous points avec M. Rock, tout au moins lorsqu'il dit que le mémoire en question nous donne force questions à poser au Pacifique-Canadien. Ce mémoire fait ressortir ce qu'il y a lieu de faire de concert avec le Pacifique-Canadien; aussi, plutôt que de poser des questions à la délégation, il faudra les poser au Pacifique-Canadien, qui nous donnera des réponses bien nettes.

A mon avis, quelques points devront être éclaircis. Tout d'abord, certains membres du comité sont arrivés à la conclusion que l'Union des cultivateurs croit que le Pacifique-Canadien n'est pas dirigé de façon efficace. Comme je le comprends, et nous verrons ce que vous en pensez, vous voudriez prétendre que le Pacifique-Canadien n'est pas exploité pour le bien du peuple canadien. Le conseil d'administration agit pour le bien du Pacifique-Canadien et pour ses actionnaires, et ce de façon très efficace, mais il se soucie très peu des besoins de la population. En d'autres mots, vous croyez que si les chemins de fer étaient nationalisés et que si on imposait des objectifs différents au conseil d'administration du Pacifique-Canadien, il ferait beaucoup mieux les choses. Est-ce là vraiment votre façon de penser?

M. ATKINSON: C'est bien là ce que notre mémoire tend à prouver. La compétence du conseil d'administration n'est nullement mise en question, tout au moins en ce qui concerne ses attributions. Il suit ces dernières à la lettre, et il est indubitable que ses membres sont des hommes d'affaires de première classe, à preuve le revenu net des opérations de la société qu'ils administrent. Quant à leurs attributions à l'égard du public, il semble qu'ils préfèrent immobiliser des capitaux là où cela rapportera le plus, sans se coucier des besoins du public, parce que les services à l'intention du public rapportent beaucoup moins.

Si on nationalise les chemins de fer, et j'espère bien qu'on le fera, c'est à ceux qui sont chargés de l'administration qu'il incombera de choisir les gens qui régiront l'entreprise. Il est d'ailleurs parfaitement convenable que certains de ces gens-là seront de ceux qui dirigent actuellement le Pacifique-Canadien.

M. ORLIKOW: M. le président, la proposition de nationaliser le Pacifique-Canadien, formulée dans le mémoire, semble avoir bouleversé certains membres du comité. J'aimerais poser une question. Si l'on propose de nationaliser et qu'on reçoit de l'appui en ce sens, car la Fédération canadienne de l'agriculture l'a proposé aussi, mais en d'autres termes, à savoir en faire une entreprise de régie publique, ce qui revient au même, cela serait-il de l'expropriation pure et simple? Je voudrais que vous éclairiez ma lanterne. Voules-vous dire qu'on fixerait la valeur de la société, en tenant compte de tous les avantages reçus dans le passé, dégrèvements d'impôts, concessions des terres, subsides, et ainsi de suite? Est-ce bien là votre façon de penser à l'égard de cette question?

M. ATKINSON: Oui, c'est bien là ce que nous entendons par nationalisation. Les actionnaires seraient rémunérés selon les sommes qu'ils ont placées dans l'entreprise, compte tenu des placements de fonds publics dans cette même entreprise; ainsi, on en assurerait la prospérité pour le bien public.

M. ORLIKOW: Une dernière question, M. le président. Votre mémoire cite en page 42 une déclaration d'un membre du conseil d'administration de la société, que je répète mot pour mot:

> Le profit net de la société est très raisonnable, puisqu'il ne dépasse pas 3.2 p. 100 de ses investissements.

Je me demande si le mémoire tient pour acquis qu'il s'agit là d'une moyenne, et que c'est vraiment le profit de la société. Je ne tiens pas à passer une journée à faire un exposé complet, mais le fait est que les actions du Pacifique-Canadien ont doublé de valeur en quelques années. Ce qui me préoccupe, ce sont les communiqués publiés par le Pacifique-Canadien au cours de la quinzaine passée au sujet des actions de la *Canadian Pacific Investments*, qui est une filiale de la *Consolidated Mining and Smelting*, dont vous avez d'ailleurs fait mention, et au sujet d'autres sociétés filiales. Prenez-vous pour acquis que ces sociétés font un profit réel de 3.2 p. 100 sur leurs investissements?

M. ATKINSON: Étant un peu au courant de la comptabilité, nous avons accepté ces chiffres pour la forme et nous avons passé outre.

M. ORLIKOW: Je conviens qu'il s'agit d'une évaluation très prudente.

M. BELL: M. le président, j'ai une question à poser. Je m'excuse d'avoir eu à quitter si tôt ce matin. A mon avis, le mémoire est des plus utile, car il nous donne une bonne idée de la façon de penser des gens de l'Ouest. Nous nous rendons parfaitement compte de nos obligations. Je tiens à rappeler au témoin et aussi au comité, que notre enquête et nos questions au sujet du Pacifique-Canadien ne sont que préparatoires. Nous avons très bien compris qu'ils y reviendront. Nous aurons aussi des témoins experts en la matière dans l'Ouest, où nous nous rendrons, et nous espérons que lorsqu'il s'agira de faire rapport à ce sujet, occasion qui ne se représentera pas, nous aurons peut-être de nouveau recours à vous pour obtenir certains renseignements complémentaires.

Je me demande si les témoins ont lu le mémoire des mécaniciens de locomotive, car il a fortement impressionné certains d'entre nous; si j'ai bien compris ce mémoire, que je n'ai malheureusement pas ici, il faudrait avant tout étudier de près les obligations qu'imposent les Lois dans leur texte original. Le mémoire propose aussi qu'on évalue et qu'on fixe les obligations des deux sociétés de chemin de fer, en ce qui concerne le service de transport des voyageurs. Ensuite, il s'agirait d'établir une formule, dont l'administration incomberait sans doute au Conseil des transports du Canada, grâce à laquelle les deux sociétés auraient droit à des subventions à condition qu'elles assurent un service satisfaisant de tranport des voyageurs. Ce serait sans doute le premier pas vers la nationalisation; je crois que l'idée a du bon et qu'elle permettrait d'aller de l'avant et d'étudier les résultats plus tard. Qu'en pensez-vous?

M. ATKINSON: Ma foi, je n'ai pas lu le mémoire; je ne puis donc rien dire. Si vous vous demandez s'il s'agirait bien là de nationalisation, à mon avis, ce ne serait pas le cas. Je répète que je n'en sais rien, puisque je n'ai pas lu le document. M. McCrorie, qu'en pensez-vous?

M. MCCRORIE: M. Kieferle et moi-même avons étudié le mémoire et les questions que vous posez à M. Walters, mais pas de façon assez approfondie.

Notre première impression, je dis bien impression, a été que les conclusions du mémoire sont corroborées par certaines remarques qui y figurent et ainsi par certaines des remarques que nous avons faites, parce que nous les croyions importantes. Je répète qu'il s'agit là d'une impression et qu'en toute justice nous devrions réserver notre réponse tant que nous n'aurons pas eu l'occasion d'étudier le mémoire de plus près.

M. BELL: Monsieur le président, peut-être l'Union des cultivateurs pourrait-elle faire des précisions; même si vous n'y êtes pas appelé, un mémoire supplémentaire nous serait très utile.

LE PRÉSIDENT: A moins que nous puissions discuter la chose à fond lorsque nous serons dans l'Ouest, il serait certes opportun qu'ils comparaissent. M. Saltsman?

M. SALTSMAN: Monsieur le président, je serai bref. J'ai une question à poser au sujet de la possibilité d'organiser un service de transports ferroviaires intégré et nationalisé. Le National Canadien a fait des démarches pour qu'on établisse un service qui aurait les pouvoirs d'une société de la Couronne et fonctionnerait en vertu des lois régissant les sociétés de la Couronne. Que pensez-vous de la fusion du Pacifique-Canadien et du National-Canadien en une société de la Couronne?

M. ATKINSON: Tout d'abord, M. Saltsman, je conviendrai volontiers que nous ne sommes pas experts en la matière, et que par conséquent, nous ne pouvons qu'exprimer une opinion. Pour ma part, je ne vois pas pourquoi un tel réseau ne pourrait pas fonctionner parfaitement en société de la Couronne.

M. SALTSMAN: Je pose la question parce qu'on a soulevé la question de la liberté d'agir en certains cas de façon rationnelle, de fixer des lignes de conduite économiques et d'agir dans l'intérêt du public sans écraser le contribuable. Une société de la Couronne est pourtant libre d'agir ainsi.

M. HYMMEN: Je n'ai qu'une question et je veux que l'on s'en rapporte à la page 10 où il s'agit de votre allusion constante à votre tarif-épargne, vos réductions de taux et leur relation entre la qualité et les services. Pour le moment, j'admets qu'il y a relation mais je n'en pense pas moins qu'il s'agit de deux choses séparées parce qu'à moins que les services rendus ne soient convenables le public n'accordera plus sa clientèle aux chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance d'élever la voix. Nous éprouvons quelque difficulté à vous entendre.

M. HYMMEN: A moins que la qualité du service ne soit améliorée à un plus haut niveau d'excellence, il y aura sûrement des gens susceptibles de retirer leur clientèle aux chemins de fer même si le coût du transport en était gratuit. Seriez-vous d'accord pour admettre que la relation entre les deux est probablement inexacte? M'est avis que la nécessité première, naturellement, se trouve dans des normes de services convenables. Le Pacifique-Canadien, je le crois, on l'a admis, a adapté son équipement inférieur au *Dominion*, ce qui a eu quelque chose à faire avec la clientèle de ce dernier, parce que l'on ne voulait pas faire les investissements qui étaient prévus pour l'avenir de ce train. En d'autres termes l'un travaille contre l'autre. De sorte que ce qui m'intéresse le plus dans toute cette question de transport par rail c'est qu'il y a d'autres formes de concurrence que vous n'avez pas mentionnées: le transport routier qu'il soit individuel ou partagé, et le transport aérien dans lequel le Pacifique-Canadien est également impliqué. Je sais que dans l'Est du Canada, éventuellement, l'on devra pourvoir à un système plus rapide de transport sur rail parce que l'on ne saurait construire de grandes routes sur d'autres grandes routes, à l'infini.

Je crois que la question en est une d'importance mais je me demande si le projet qui a pour but de faire baisser les prix du passage, auquel le Pacifique-Canadien n'aurait pas donné le temps de se faire valoir, ne serait pas responsable de la situation présente?

M. KIEFERLE: Alors, si je vous comprends bien, monsieur, vous admettez que le Pacifique-Canadien n'a pas donné suffisamment le temps au projet de se faire valoir?

M. HYMMEN: Non, pas du tout, mais je pense que la relation que vous faites entre la réduction dans les taux et la qualité du service l'est trop et que c'est une erreur; ce sont deux matières séparées. N'êtes-vous pas d'accord ou non?

M. KIEFERLE: Oui, si vous le voulez bien. Ce sont deux choses séparées, mais tout de même si vous devez réduire les taux de la Comgagnie de cette façon, la détérioration dans les services déjà pourvus en y accrochant des voitures d'une trentaine d'années et autres choses semblables vous n'attirerez pas de passagers additionnels ce qui est l'objet en vue en réduisant les taux, n'est-ce pas?

M. ROCK: Est-ce que nous devons revenir là-dessus?

Le PRÉSIDENT: J'étais sur le point de dire que j'en doute, à moins qu'il n'y ait d'autres questions importantes et comme je n'ai personne d'autre à faire entendre, nous n'avons donc pas l'intention de revenir cet après-midi. Par ailleurs il nous faut un ordre de la Chambre si nous devons siéger cet après-midi.

M. ROCK: Devons-nous terminer nos questions à ces messieurs? Puis-je en poser une avant que nous n'ajournions?

Le PRÉSIDENT: Question—ne faites aucune déclaration monsieur Rock.

M. ROCK: Question—Aucune déclaration. Je crois qu'elle a son importance. Dans votre exposé vous nous avez démontré que le Pacifique-Canadien payait 3.2 pour cent sur leur placement aux actionnaires et vous avez de plus recommandé que cette Compagnie soit nationalisée. Si tel était le cas, le Canada devrait émettre des obligations sur lesquelles nous payons aujourd'hui 5 pour cent afin de payer les actionnaires. Par conséquent, ne croyez-vous pas que la situation financière de cette Compagnie, propriété du Gouvernement, de ce point de vue serait déficitaire pour des années à venir?

M. ATKINSON: Permettez que je réponde à une partie de la question; quant au reste M. Kieferle s'en chargera. Pour ce qui est du 3.2 pour cent, ainsi que je l'ai mentionné plus tôt, nous nous sommes servi des données de la Compagnie, non pas de nos chiffres à nous, mais bien de chiffres de la Compagnie et nous l'avons fait en nous pinçant les lèvres.

M. KIEFERLE: Oui, et en plus, naturellement, ce 3.2 pour cent de profit ne tenait compte que du profit reçu par la Compagnie du Pacifique-Canadien en 1964, ce chiffre de 3.2 s'élevait à $44 millions de dollars. Je m'en rapporte au *Financial Post*, dans son édition du 9 avril 1966 d'où je tire ces chiffres et en plus de ceux-ci le Pacifique-Canadien a reçu des profits de subsidiaires qu'elle possède en tout ou en partie pour un montant s'élevant à environ 60 millions de dollars. De sorte que l'on verra que le profit total, le profit net, dépasse probablement les $100 millions. Alors il n'est pas question de 3.2 pour cent de profit sur le placement.

M. ROCK: Mais dans ces autres compagnies, n'y a-t-il pas aussi des actionnaires et dans ce cas les actions des subsidiaires doivent comporter elles aussi des actionnaires qui ont des placements dans ces compagnies, et quel fut le revenu de leur placement?

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous dépassez la limite des questions.

M. ROCK: Oui, je m'en rends compte M. le président, mais je comprends parfaitement que vous saisissez le point. L'on veut nous faire nationaliser. Et nous devons y regarder sérieusement, nous devons nous enquérir du motif et de ce que ça va coûter au peuple canadien; à ce que ça va coûter en intérêt seulement au peuple canadien.

M. BALLARD: Je crois qu'il y a une autre question importante qui suit la dernière. Je ne parle que de mémoire, mais est-ce que ces 44 millions de profits rapportés par le Pacifique-Canadien comportent les dividendes reçus de ses subsidiaires?

M. MACALUSO: Non, non. Il a déclaré, si je l'en crois bien, que les 44 millions de profits ne proviennent que des transports du C.P.A. et du Pacifique-Canadien lui-même et non pas des subsidiaires lui appartenant entièrement ou en partie dont il a fait mention comme ayant rapporté 60 millions de dollars.

M. ORLIKOW: M. le Président, puis-je suggérer qu'en ce qui concerne le Pacifique-Canadien des questions financières détaillées puissent être posées, parce que quant à moi c'est mon intention de le faire directement à la Compagnie. Nous apprécions beaucoup les renseignements reçus aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: A moins qu'il n'y ait d'autres questions qui nous viennent de la délégation ici présente ainsi que des autres témoins, je crois que nous pourrions procéder, à moins que vous n'ayez autre chose, M. Sherman.

M. SHERMAN: Non, monsieur le président. Je n'ai pas de question, mais il y a un point que je tiendrais à faire pour qu'il soit enregistré dans les procès-verbaux par rapport à cette dernière question.

Le PRÉSIDENT: Nous posons réellement des questions; ce ne sont pas des déclarations que nous faisons de sorte que si vous n'y voyez pas objection, monsieur Sherman, je préférerais que vous laissiez tomber le sujet et il se peut que nous ayons l'occasion d'y revenir lors d'une de nos auditions.

Mais j'aimerais bien, à ce moment-ci, remercier M. Atkinson, M. McCrorie et M. Kieferle pour l'exposé qu'ils ont fait au Comité. C'était approfondi, c'était complexe et instructif. J'ai laissé à la délégation un agenda de nos auditions publiques de l'Ouest et nous espérons que si nous les invitons à se présenter devant nous nous les y rencontrerons.

Mais avant de nous quitter, il y aurait certaines matières importantes à discuter pour environ cinq minutes avant que vous ne vous leviez pour répondre à l'appel du président et ensuite, nous ajournerons. Merci infiniment.

M. ATKINSON: M. le président, au nom de M. Kieferle, M. McCrorie et au mien, qu'il me soit permis de vous dire que nous avons grandement apprécié l'occasion qui nous a été fournie de faire nos représentations ce matin et nous voudrions que vous sachiez que nous sommes à votre entière disposition chaque fois qu'il vous fera plaisir de nous rappeler.

La dernière pensée que je voudrais que vous reteniez c'est la question soulevée par M. Brook: que coûterait la nationalisation?

M. MACALUSO: Bien, m'est avis que nous devrions mettre de côté ce sujet pour maintenant. Nous avons fini des questions et des réponses. Monsieur Atkinson. Merci.

M. ROCK: Monsieur le président . . .

M. MACALUSO: J'ai bien peur que nous en sommes sur le point de toucher à un domaine de discussion plutôt qu'à des questions et des réponses et je crois que nous devons laisser tomber le sujet tout de suite.

M. ROCK: Il y a d'autres . . .

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, je veux réellement en finir. Messieurs, je veux vous signaler que l'on vous a distribué les programmes de nos prochaines auditions publiques. L'horaire des avions comme des trains, vos allocations de dépenses ainsi que le détail et les formules de demande d'assurance-avion vous ont été fournis. Et je demanderais aux représentants de tous les groupes du Comité directeur de convoquer une assemblée, probablement le premier jour de la semaine, et de préparer la liste de tous les membres qui seront du voyage ou de leurs remplaçants, en cas de besoin. Je prévois que certains membres devront être remplacés. En ce qui concerne l'agenda, tel que vous l'avez devant vous, je tiens à vous prévenir que j'ai déjà reçu du courrier de différentes régions dans les provinces de l'Ouest, en Colombie-Britannique et en Ontario; et, dans tous les cas, comme jusqu'à présent, il nous sera présenté au moins deux mémoires dans chacune des municipalités où nous aurons à tenir nos auditions publiques.

Nous sommes également prévenus qu'il nous en sera soumis également par d'autres, qui ne nous auront pas avertis mais qui seront présents à l'audition. Ainsi vous pouvez compter sur au moins deux mémoires à entendre de Vancouver, Calgary, Medicine Hat, Moose Jaw, Brandon, Winnipeg. Il y en aura peut-être trois à entendre à Winnipeg bientôt et actuellement deux à entendre à Port-Arthur, soit de groupes ou de particuliers.

S'il y a d'autres questions à poser sur le sujet nous en reparlerons à la réunion du sous-comité qui aura lieu au début de la semaine. Si cela vous convient, nous ajournerons jusqu'à nouvelle convocation du président.

APPENDICE J

Tableau I

	Indices Comparatifs					Indice des prix à la consommation
	Pacifique-Canadien		National-Canadien		Indice Agricole	
	Indice A	Indice B	Indice A	Indice B		
1949	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1954	111.1	103.5	118.5	109.3	92.7	116.2
1955	117.5	103.4	124.9	110.3	91.1	116.4
1956	131.0	106.2	135.2	112.2	91.8	118.1
1957	141.5	106.2	141.0	115.0	91.6	121.6
1958	139.8	113.2	136.2	120.0	96.1	125.1
1959	151.6	109.8	144.0	116.1	96.8	126.5
1960	168.0	111.2	148.0	116.5	97.8	128.0
1961	171.7	115.3	151.0	118.8	102.2	129.2
1962	172.8	113.5	169.3	120.8	106.4	130.7
1963	164.1	109.4	169.8	122.3	101.4	133.0
1964	179.6	89.7	177.2	118.0	104.4	135.2

SOURCE: B.F.S.: Catalogues (nos 52-201 et 52-202 (1965))
B.F.S.: Annuaire du Canada 1957-1965

NOTA: L'indice A indique le «revenu moyen par train de passagers par mille» de chacune des deux compagnies de chemin de fer. L'indice B est le «revenu moyen par passager par mille» de chacune des deux compagnies. Dans les deux cas, l'année 1949=100.0

APPENDICE K

Tableau II

Voyageurs payants transportés (1000)

	N.-C.		P.-C.		Participation du P.-C. au total
Année	Nombre	Pourcentage de changement	Nombre	Pourcentage de changement	
1960	13,308		7,059		34.6%
1961	12,105	— 9.0	6,275	—11.1	34.1%
1962	12,444	2.8	6,440	2.6	34.1%
1963	13,599	9.3	6,749	4.8	33.1%
1964	15,501	14.0	6,997	3.7	31.1%

RÉFÉRENCE: Catalogues du B.F.S. nos 52-201 et 52-202 (1965)

APPENDICE L

[1] *The National Policy and the Wheat Economy*, par V. C. Fowke (Toronto: Presses de l'Université de Toronto, 1957), pages 68 et 69.

[2] Sous ce rapport, nous attirons l'attention de nos membres sur une déclaration faite lors de la Conférence provinciale des comités de retenue des chemins fer (Saskatchewan) par M. S. M. Gossage, vice-président et directeur général du Pacifique-Canadien pour la région des Prairies, déclaration qui a été citée dans notre mémoire soumis au présent Comité durant les auditions de mars 1966, au sujet du bill C-120.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 9

SÉANCE DU SAMEDI 7 MAI 1966

Vancouver (C.-B.)

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien

---

TÉMOINS:

MM. Charles Brazier, c.r., procureur du gouvernement de la Colombie-Britannique; H. W. Colbourne, co-président de la Fraternité des employés de chemins de fer, syndicat nº 144; Fred. H. Lowe, président de la Fraternité des employés de chemins de fer, organisme relevant de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique; G. MacKenzie, employé du Pacifique-Canadien à la retraite et ancien membre de la Fraternité des mécaniciens et des chauffeurs de locomotives, syndicat nº 341; W. S. King, secrétaire registraire de la Fraternité des mécaniciens et des chauffeurs de locomotives, syndicat nº 341.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

23751—1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. Gustave Blouin[15]

et Messieurs

[14]Allmand
Andras
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Byrne
Cantelon
Carter
[13]Deachman
Fawcett
Horner (*Acadia*)
Hymmen
Lessard
[12]McIntosh
Olson
Orlikow
[11]Ormiston
Pascoe
[10]Rapp
Reid
Rideout (Mme)
Rock
Sherman
[16]Tolmie—(25)

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

[10]M. Ballard a remplacé M. Rapp le 3 mai 1966.
[11]M. MacEwan a remplacé M. Ormiston le 3 mai 1966.
[12]M. Howe (*Wellington-Huron*) a remplacé M. McIntosh le 3 mai 1966.
[13]M. Caron a remplacé M. Deachman le 4 mai 1966.
[14]M. Boulanger a remplacé M. Allmand le 4 mai 1966.
[15]M. O'Keefe a remplacé M. Blouin le 4 mai 1966.
[16]M. Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*) a remplacé M. Tolmie le 4 mai 1966.

ORDRES DE RENVOI

Le MARDI 3 mai 1966

Il est ordonné,—Que les noms de MM. Ballard, MacEwan et Howe (*Wellington-Huron*) soient substitués à ceux de MM. Rapp, Ormiston et McIntosh sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Le MERCREDI 4 mai 1966

Il est ordonné,—Que les noms de MM. Caron, Boulanger, O'Keefe et Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*) soient substitués à ceux de MM. Deachman, Allmand, Blouin et Tolmie sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

23751—1½

PROCÈS-VERBAL

Le SAMEDI 7 mai 1966
(17)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin (h.a.P.) au palais de justice de Vancouver (C.-B.), sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Andras, Ballard, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Boulanger, Byrne, Cantelon, Caron, Carter, Fawcett, Howe (*Wellington-Huron*), Hymmen, Lessard, Macaluso, MacEwan, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Rock, Saltsman, Southam, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*).—(22)

Aussi présents: MM. Charles Brazier, c.r., procureur du gouvernement de la Colombie-Britannique; H. W. Colbourne, co-président de la Fraternité des employés de chemins de fer, syndicat n° 144; Fred. H. Lowe, président de la Fraternité des employés de chemins de fer, organisme relevant de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique; G. MacKenzie, employé du Pacifique-Canadien à la retraite et ancien membre de la Fraternité des mécaniciens et des chauffeurs de locomotives, syndicat n° 341.

Le comité reprend l'étude de la question de la suffisance du programme actuel et des projets d'avenir concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

Le président ouvre la réunion et exprime la joie qu'éprouve le comité à siéger dans la grande ville de Vancouver (C.-B.). Il souhaite ensuite la bienvenue aux témoins qui ont déjà manifesté le désir de déposer.

M. Brazier est le premier témoin à être appelé. Il donne lecture d'un mémoire, puis il est interrogé à ce sujet.

Une fois l'audition du témoin terminé, le président, au nom du comité, remercie M. Brazier, qui se retire.

Puis M. Colbourne est invité à lire ses deux mémoires, après quoi il est interrogé.

Sans faire de représentation, M. Fred H. Lowe comparaît afin de répondre aux questions que le comité veut lui poser.

Après avoir terminé l'interrogatoire de ces deux témoins, le comité, par la voix de son président, remercie MM. Colbourne et Lowe, qui se retirent.

C'est ensuite au tour de M. G. MacKenzie, ancien membre de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, à être appelé. Celui-ci fait une représentation verbale, puis répond aux questions qui lui sont posées à ce sujet.

Cet interrogatoire terminé, le témoin se retire avec les remerciements du président parlant au nom du comité.

M. W. S. King, secrétaire registraire de la Fraternité des mécaniciens et des chauffeurs de locomotives, syndicat n° 341, est ensuite invité à présenter sa représentation écrite, puis il est interrogé à ce sujet.

L'interrogatoire des témoins se poursuit. A 1 heure et demie de l'après-midi, le comité s'ajourne jusqu'à 2 heures et demie, (h.a.P.).

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(18)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 2 heures 55 de l'après-midi, (h.a.P.), sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Boulanger, Byrne, Caron, Carter, Fawcett, Howe (*Wellington-Huron*), Hymmen, Lessard, Macaluso, MacEwan, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Rock, Saltsman, Southam, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*)—20.

Aussi présent: M. W. S. King, qui a déjà été présenté lors de la séance de ce matin.

Le Président invite M. King à lire son mémoire avant d'être questionné à ce sujet.

Sur une motion de M. Lessard secondé par M. O'Keefe,

Il est décidé à l'unanimité—Que l'on fasse imprimer un tableau montrant le coût des suppléments exigés en voitures-lits à l'égard de Revelstoke (C.-B.) et de Vancouver (C.-B.) et qu'on l'insère en appendice aux Procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*voir appendice M*).

Sur une motion de M. Southam, secondé par M. Carter,

Il est décidé à l'unanimité—Que le document intitulé *Greyhound Lines of Canada Ltd.*, rapport annuel de 1965, soit déposé devant le comité.

L'audition des témoins étant terminée, le comité, par la voix de son président, remercie M. King, qui se retire.

A 4 heures 15 de l'après-midi (h.a.P.), le comité s'ajourne jusqu'à 10 heures du matin, le lundi 9 mai 1966, la prochaine séance devant avoir lieu au palais de justice de Calgary (Alb.)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

Le VENDREDI 6 mai 1966

(Enregistrés au moyen d'un appareil électronique)

Le PRÉSIDENT: Nous entamons maintenant les audiences publiques en vertu du mandat accordé à ce comité par la Chambre en ce qui regarde le service des voyageurs du Pacifique-Canadien. Pour l'information de ceux qui présenteront des mémoires, le travail auquel le comité doit se limiter est exprimé dans le mandat que voici:

> Que la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien afin de répondre à la demande du public, et aux conséquences qui découlent de ce programme et de ces projets, soient déférées au Comité permanent des transports et des communications, pour qu'il les étudie et fasse rapport.

Comme je l'ai dit, nous sommes heureux d'ouvrir ces importantes audiences publiques à Vancouver. Nous estimons que ces audiences sont très importantes, non seulement du point de vue du service des voyageurs sur les itinéraires, du Pacifique-Canadien mais aussi parce que c'est la première fois qu'un comité permanent où tous les partis de la Chambre sont représentés se rend sur les lieux afin d'entendre personnellement les mémoires dans les régions qu'ils concernent et de s'entretenir, sur les lieux, avec les gens au sujet des questions que nous devons étudier. Nous croyons que les instances seront entendues aujourd'hui dans l'ordre suivant. Le mémoire du gouvernement de la Colombie-Britannique sera présenté par le procureur de ce gouvernement, Me Charles Brazier, c.r. Suivra le mémoire de la Fraternité des employés de chemin de fer, syndicat n° 144. Il semble que la Fraternité des chauffeurs et des mécaniciens de locomotives, syndicat *Gold Range* n° 341, de Revelstoke (C.-B.) présentera son document dès ce matin. Nous avons reçu une lettre de M. W. S. King, et je crois que le greffier a tenté de savoir s'il se trouve ici aujourd'hui un représentant de la Fraternité des chauffeurs et des mécaniciens de locomotives. Je pense qu'il n'y en a pas encore, mais nous attendrons qu'il en arrive.

Une VOIX: Monsieur le président, M. W. S. King arrive ce matin à bord du *Canadian*. Je crois qu'il a été trompé par le décalage d'heure, de sorte qu'il ne sera ici qu'à 11 heures 45.

Le PRÉSIDENT: Nous entendrons donc ce mémoire. Il était question ce matin que M. MacKenzie, ancien mécanicien de locomotive du Pacifique-Canadien, fasse un exposé verbal.

Monsieur Brazier, nous commencerons par vous. Si vous voulez bien vous approcher, nous entendrons d'abord le mémoire du gouvernement de la Colombie-Britannique. Les membres du comité ont-il des questions à poser avant

que nous commencions? On a distribué des exemplaires du mémoire. Il n'en existait qu'une vingtaine.

M. HOWE: Monsieur le président, au cours des témoignages recueillis par le comité, on a fait allusion aux analystes. Ceux-ci ont-ils été désignés à l'heure qu'il est?

Le PRÉSIDENT: Le bureau du ministre examine actuellement les candidatures. Nous avons soumis notre liste, et je crois que lorsque nous retournerons à Ottawa, nous retiendrons les services d'analystes indépendants. A l'occasion de la réunion qui aura lieu à Ottawa, nous déciderons du choix de notre analyste de coûts. Nous entendrons également, à ce moment-là, les instances des analystes du Bureau des commissaires du transport.

Je souhaite maintenant la bienvenue à Me Charles Brazier, c.r., procureur du gouvernement de la Colombie-Britannique. Ceux qui n'ont pas d'exemplaire du mémoire voudront bien se tirer d'affaire comme ils le pourront. Nos délibérations sont d'ordinaire traduites en français sur-le-champ. Nous n'avons pas, hélas, ces services au cours de ce voyage, de sorte que nous ne pourrons assurer une traduction simultanée. Les membres du comité seront bien aimables d'accepter cette situation.

M. BOULANGER: Monsieur le président, un instant, s'il vous plaît. Comme vous avez dit que nous n'aurions pas de traduction, puis-je demander aux témoins anglophones, ou même aux membres, une faveur très particulière? Étant de langue française et assez peu bilingue, je vous demanderais de bien vouloir parler le plus lentement possible, ou de nous excuser si nous vous prions, de temps en temps, de répéter, si vous le voulez bien—je constate ce matin que l'accent de Vancouver diffère un peu, semble-t-il, de celui de l'Est.

Le PRÉSIDENT: Je serai très heureux de le faire. M. Brazier, vous avez la parole.

Me CHARLES BRAZIER (*procureur du gouvernement de la Colombie-Britannique*): Monsieur le président, messieurs du comité, même si les directives que j'ai reçues du procureur général ne le disent pas explicitement, je suis sûr qu'il voudrait que je vous souhaite, en son nom, la bienvenue en Colombie-Britannique, en cette occasion probablement unique. J'ai eu le privilège de représenter les divers gouvernement provinciaux de la Colombie-Britannique depuis 1947 pour des questions de taux de fret, et durant cette période de temps relativement longue, je n'ai souvenance d'aucune réunion de comité parlementaire qui ait eu lieu en Colombie-Britannique. Bien sûr, nous avons accueilli, au cours de ces années, des Commissions royales d'enquête, et nous avons pu assister, à maintes reprises, aux audiences du Bureau des commissaires du transport, mais autant que je sache, la réunion d'aujourd'hui est unique; aussi, au nom du procureur général, je remercie monsieur le président, ainsi que les membres du comité, d'être venus à Vancouver pour entendre la présentation des mémoires, non seulement au nom du gouvernement, mais aussi au nom des autres groupes.

Monsieur le président, je représente le gouvernement de la Colombie-Britannique. Historiquement, cette province a toujours appuyé les mesures instaurées par les chemins de fer canadiens dans le but de réduire le coût du service et de permettre une diminution des coûts élevés de transport que cette province doit payer afin de vendre ses produits sur les marchés du Canada ou,

pour employer le langage de la Commission royale d'enquête MacPherson, afin d'«abaisser la tension imposée aux expéditeurs postés aux extrémités du pays» (vol. II, page 5). Nous avons exposé notre position à l'occasion de maintes audiences du Bureau des commissaires du transport du Canada, et j'ai représenté cette province devant au moins deux Commissions royales d'enquête, soit en 1950 et en 1951, puis en 1959 et en 1960, et même jusqu'en 1961. Lorsque le procureur s'est présenté dernièrement devant le Bureau pour examiner l'instance demandant la suppression du train *Dominion*, cette position a été de nouveau exposée en ces termes (et je pourrais dire que mon collègue et associé, M. Alley, qui se trouve avec moi ici ce matin, a comparu à cette occasion devant le Bureau des commissaires):

> Si, après avoir étudié le cas à fond, le Bureau juge que le maintien du service n'est ni rentable ni nécessaire dans l'intérêt public, la Colombie-Britannique, conformément à la politique qu'elle a déjà annoncée, ne s'opposerait pas à la suppression du train du Pacifique-Canadien connu sous le nom de *The Dominion*.

Il est juste, je crois, d'affirmer que cette politique, au moins dans ses grandes lignes, a été acceptée par la Commission royale d'enquête MacPherson dans le rapport qu'elle a publié en 1961; je fais allusion, en particulier, aux remarques qu'on trouve à partir de la page 8 jusqu'au milieu de la page 9 du premier volume du rapport. Je n'avais pas l'intention de lire ce passage aux membres du comité. Je suis sûr que le comité a étudié le rapport MacPherson; néanmoins, j'attire son attention sur ces pages. Il est regrettable que ni le gouvernement actuel ni l'ancien gouvernement, qui ont, semble-t-il, accepté plusieurs de ses recommandations, y compris celle dont j'ai parlé, n'aient adopté de mesures législatives afin de mettre ces principes en pratique. Il en est résulté que les chemins de fer ont pris sur eux d'instaurer un plan général visant à supprimer le service des voyageurs. Nous ne nous opposons pas à cette ligne de conduite, mais nous voulons obtenir l'assurance qu'elle sera appliquée également à toutes les régions du Canada.

En 1949, le Pacifique-Canadien offrait, dans cette province, un service des voyageurs qui assurait, sur la voie principale, trois trains par jour en direction et en provenance de l'Est, et dans la région de Kootenay, un train par jour dans les deux sens, pour relier Vancouver avec les collectivités de l'Alberta et desservir des villes et villages de Colombie-Britannique, comme Hope, Penticton, Nelson, Cranbrook et des points intermédiaires. De plus, il circulait un train par jour entre Victoria et des points situés dans le nord de l'île Vancouver Aujourd'hui, il n'existe plus de service ferroviaire des voyageurs dans les villes du sud de cette province. La voie du col Coquihalla a été fermée, et les rails ont été enlevés. Le service de chemin de fer dans l'île Vancouver est assuré par voiture Budd. Je ne veux pas dire, ici, que ce service n'est pas suffisant; j'essaie simplement de signaler les vides que l'abandon du service a créés au cours de ces années. Le service transcontinental a été réduit à un seul train par jour.

M. BOULANGER: Je m'excuse, monsieur, mais qu'appelez-vous une voiture Budd?

M. BRAZIER: C'est un train diesel d'une seule voiture réservée aux voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Laissons, si vous le voulez bien, M. Brazier faire son exposé au complet; ce sera ensuite le moment de lui poser des questions.

M. BOULANGER: Je voulais savoir, monsieur le président, ce que c'est qu'une voiture Budd.

M. BYRNE: Monsieur le président, il a été entendu, je crois, qu'étant donné l'inexistence d'un service de traduction vers le français, le membre de langue française peut poser des questions.

M. BOULANGER: Je ne crois pas être le seul à ignorer ce qu'est une voiture Budd.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît. Les questions seront admises lorsque M. Brazier aura terminé la présentation de son mémoire. M. Brazier, vous avez la parole.

M. BRAZIER: Nous estimons qu'on en est arrivé au point où le Pacifique-Canadien a effectué, dans cette province, des réductions telles du service des voyageurs qu'elles ne peuvent que nuire à l'intérêt du public. Toute autre réduction supprimerait le dernier reste de service ferroviaire qu'on offre encore aux citoyens du Canada qui habitent entre les Rocheuses et la côte du Pacifique. Il faut dès maintenant, et pendant aussi longtemps que possible, signifier clairement au Pacifique-Canadien—qui, soit dit en passant, a été l'objet des plus grands égards en cette province—que toute diminution future du service des voyageurs sera interdite. Sans doute, l'apparition de services de transport concurrentiels a modifié les habitudes des gens en ce qui concerne les voyages, surtout au cours des vingt dernières années; de plus, cette concurrence a justifié la suppression d'un grand nombre de services des voyageurs; néanmoins, il est impératif de fixer une limite aux réductions que les chemins de fer, ou l'un quelconque d'entre eux, peut effectuer. La Colombie-Britannique doit s'opposer et s'opposera à toute autre diminution du service du Pacifique-Canadien, quelle que soit la rentabilité du dernier service qui subsiste. A cet égard, nous acceptons d'emblée la déclaration émise par le Bureau des commissaires du transport lorsqu'il a rendu son jugement du 7 janvier 1966, où il est dit—à partir du bas de la page 78:

> L'exploitation efficace du chemin de fer, aux termes du contrat de 1880, n'est pas nécessairement synonyme de rentabilité pour tous et chacun des trains ou des services,

et nous irions même jusqu'à dire:

> n'est pas nécessairement synonyme de rentabilité pour l'ensemble du chemin de fer à quelque époque de l'histoire que ce soit.

Le Pacifique-Canadien a, envers la population du Canada, une obligation à laquelle la population a consacré beaucoup de réflexion. D'ici que les clauses de ce contrat soient revisées selon une entente réciproque, la société est tenue de remplir ses obligations. Nous ne pouvons pas rester indifférents lorsque cette obligation s'estompe peu à peu, au point de n'avoir plus de signification véritable. Il est vrai que le pourcentage des voyageurs transportés par les chemins de fer a diminué de façon considérable dans le passé; néanmoins, il reste un nombre appréciable de Canadiens qui désirent emprunter le train—et le font aussi souvent que possible—plutôt que de voyager par un autre moyen. On peut surtout constater ce fait d'après un relevé de tous les voyages qui se font au plus fort de la saison touristique. De nos jours, le tourisme constitue un important facteur économique pour le Canada; nous en sommes particulièrement conscients en Colombie-Britannique. Les services ferroviaires des voyageurs sont essentiels au développement et à l'expansion du tourisme.

Cette année, la Colombie-Britannique célèbre son centenaire; on y attend un flot inaccoutumé de touristes venant de tous les coins du continent et

d'outre-mer. L'an prochain, le Canada fêtera son centenaire; on peut prévoir une situation du même genre. Nous, qui vivons en Colombie-Britannique, considérons cette province comme un paradis de vacances, et c'est ainsi que nous la présentons au monde entier. Le gouvernement s'inquiète de la perte des services de chemin de fer, en particulier durant la période de pointe des vacances dont j'ai parlé. Nous estimons qu'il n'est pas suffisant de dire aux voyageurs qu'ils peuvent emprunter les services offerts par les autobus et les lignes aériennes. A notre avis, ce n'est pas une façon convenable de répondre aux désirs du public qui voyage. L'apport que les voyages touristiques représentent dans les revenus du Pacifique-Canadien, même durant les années normales, comme en 1964 et en 1965, est illustré de façon frappante par le tableau qui montre les revenus du *Dominion* durant ces années; ce tableau a été annexé au mémoire que nous avons présenté au Bureau des commissaires du transport, et je peux en offrir des exemplaires au comité. Je ne suis pas sûr, monsieur le président, qu'ils aient été distribués en même temps que les exemplaires qu'on a fournis tout à l'heure.

Le PRÉSIDENT: Tous les membres ont-ils un exemplaire du tableau qui accompagne le mémoire qui a été distribué? Est-il annexé au mémoire?

Des MEMBRES: Oui, annexé au mémoire.

M. BRAZIER: On remarquera que le tableau ne s'applique qu'à la période allant jusqu'à juillet 1965; on avait toutefois raison de croire que l'année 1965 serait meilleure que l'année 1964. C'est hélas le dernier mois, messieurs, pour lequel puissions obtenir des statistiques concernant le chiffre des voyageurs ou les autres éléments du tableau.

Puis-je maintenant dire quelques mots au sujet du mémoire que le Pacifique-Canadien a présenté à ce comité et dont nous avons étudié attentivement le résumé. J'ai beaucoup de respect pour MM. Crump et Sinclair; j'estime néanmoins que leur mémoire n'apporte pas de réponse à maintes critiques adressées à la société. Selon nous, il ne traite pas autant qu'il le faudrait du revenu provenant d'autres sources que des services de trains. Nous convenons que les autres services ferroviaires, comme les services de fret, ne devraient pas acquitter le coût du service des voyageurs qu'exige l'intérêt public. Nous ne sommes nullement convaincus que le coût d'un tel service ne devrait pas être acquitté à même le revenu découlant d'autres sources que des services de trains. Le gouvernement de la Colombie-Britannique estime que si le service est nécessaire dans l'intérêt public, il devrait être acquitté à même le revenu découlant d'autres sources que des services de trains. Nous avons cherché en vain une façon constructive de planifier pour l'avenir. Les possibilités qui se présentent sont des plus incertaines. Nous ne sommes nullement rassurés par la déclaration que voici, extraite du mémoire: «Il est clair que le *Canadian* va continuer de circuler pendant de nombreuses années». Il est moins rassurant encore de constater que tous les projets visent, semble-t-il, à réduire le service ou à augmenter les taux. De fait, le Pacifique-Canadien n'a d'autre projet, en ce qui a trait à son service des voyageurs, que de continuer de discontinuer tous les services qui ne font pas leurs frais variables. Le Pacifique-Canadien a bel et bien dit: «Nous avons tenté une grande expérience—celle du «*Canadian*»—qui a échoué; nous ne voyons aucun avenir pour un service ferroviaire des voyageurs; aussi, dirigerons-nous désormais nos efforts vers les seuls services de fret, qui, dans l'ensemble, sont rentables». Selon nous, c'est là renoncer aux responsabilités publiques qui incombent aux chemins de fer. Nous espérons que ce comité recommandera au Parlement de fixer une limite à la réduction par les chemins de fer, du service des voyageurs.

En terminant, je dirai quelques mots en faveur de quelques villes de l'intérieur de la Colombie-Britannique qui sont touchées par les réductions du service des voyageurs. J'ai reçu des communications du maire de Revelstoke et

de celui de Kamloops, deux villes situées sur la voie principale du Pacifique-Canadien, ainsi que du maire de Kelowna, centre d'une région où les transports par fret fournissent au Pacifique-Canadien un revenu considérable et où les gens, même actuellement, doivent emprunter l'autobus et se rendre à une gare située sur la voie principale s'ils veulent profiter du service du chemin de fer. On peut résumer leurs plaintes en disant que le Pacifique-Canadien a déjà fait beaucoup pour détourner les voyageurs en n'offrant, ces dernières années, qu'un service insuffisant. Il est à espérer que si l'on ne rétablit pas cet été le service du «*Dominion*» pour répondre aux besoins des touristes, on amplifiera au moins le service du «*Canadian*», afin que tous les voyageurs qui voudront emprunter les trains du Pacifique-Canadien puissent le faire de façon satisfaisante.

Voilà la représentation que j'avais à faire au nom du procureur général de la Colombie-Britannique, porte-parole du gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Brazier. Voici maintenant quelqu'un qui a une question à poser.

M. BOULANGER: Avant de passer à ma question, je tiens à remercier M. Brazier, qui a permis aux membres de langue française de suivre assez bien son exposé. Je m'excuse de l'avoir interrompu à propos de l'expression «voiture Budd» dont je ne sais trop encore la signification. Quoi qu'il en soit, il est clair, après vous avoir entendu, que le gouvernement se préoccupe vraiment du problème auquel nous faisons face, surtout dans l'Ouest canadien. Mais si le comité a décidé de se rendre jusqu'ici pour entendre nos griefs et ceux d'autres groupes, c'est qu'il estime que, une fois revenus à Ottawa, nous serons plus en mesure de faire à la Chambre des recommandations plus appropriées.

Je terminerai sur ces quelques mots au sujet du centenaire que vous fêtez et de celui que nous fêterons l'an prochain. Si j'étais citoyen de l'Ouest, je serais porté à dire, comme plusieurs d'entre vous le font en ce moment, que parmi les nombreuses enquêtes que la Chambre poursuit actuellement, celle-ci est, à coup sûr, la plus importante, parce qu'elle s'applique à étudier attentivement et à approfondir les problèmes de nos citoyens. Par «citoyens» j'entends à la fois ceux de l'Ouest et ceux de l'Est du pays. Avec l'approche des fêtes du centenaire de la Confédération, ce que vous disiez au sujet du service ferroviaire qu'il faut assurer aux touristes est absolument juste. Il est évident que nous tenons également à attirer votre attention sur l'Expo 67 où nous voulons accueillir des visiteurs de tous les coins du pays. Or, si vous, citoyens de l'Ouest, n'avez pas les services voulus pour vous y rendre, vous vous trouverez en sérieuse difficulté, c'est certain. Comme vous le dites, nous voulons donner l'exemple de la bonne entente entre gens de l'Ouest et gens de l'Est. Nous sommes tous Canadiens, et nous voulons nous entraider.

En qualité de membre du comité, j'ai été indigné en apprenant la décision qui a été prise; or, votre mémoire ne semble pas insister beaucoup sur ce point. Estimez-vous que le Pacifique-Canadien a bien agi en supprimant le train *Dominion*? Au début, vous sembliez satisfait de la situation; au milieu de votre exposé, vous ne changez guère d'attitude; à la fin, vous vous en remettez à la garantie de service qu'assurera le *Canadian*. Croyez-vous réellement, en tant que représentant, que le service que donnera le *Canadian* correspond exactement à ce que la population demande? Voilà ma principale question. Croyez-vous réellement, étant donné ce qui est arrivé maintenant, que le *Canadian*, à lui seul, pourra assurer à l'avenir un service satisfaisant?

M. BRAZIER: Monsieur, je crois que notre sentiment général là-dessus est que si la compagnie ferroviaire fait absorber par le *Canadian* le trafic additionel des mois d'été, ce dernier suffira aux lignes autrefois desservies par le *Dominion*. Il est évidemment difficile d'en juger, et nous avons proposé à la Commission des Transports que le Canadien-Pacifique ajoute une section au *Canadian*, c'est-à-dire qu'il y aurait en fait deux *Canadians* opérant en même temps, de façon à satisfaire à la circulation durant cette période particulièrement occupée de l'année. Je crois que ce graphique montre très bien l'affluence du tourisme pendant ces deux ou trois mois, du 15 juin au 15 septembre, et dont plus du tiers est absorbée par le *Dominion* durant cette courte période chaque année. Comme nous le voyons, c'est là le problème majeur des lignes de chemins de fer pour passagers: il s'agit de servir le public durant cette période, et de lui assurer un service adéquat.

M. BOULANGER: Monsieur, si cette période est pour vous le cœur de toute votre argumentation, si je peux m'exprimer ainsi, que dire du service pour le reste de l'année? Ne craignez-vous pas un peu que le *Canadian*. . .

M. BRAZIER: Oui, je suis d'avis que le *Canadian* puisse donner un service satisfaisant durant le reste de l'année.

M. BOULANGER: C'est tout, merci.

Le PRÉSIDENT: Je dois indiquer aux membres que nous avons passé une motion la dernière fois limitant la période de questions à dix minutes, et je vais m'en tenir strictement à cela, vu surtout le nombre de mémoirs que nous avons à entendre sur ce voyage.

M. FAWCETT: Monsieur le président, je ne prendrai pas dix minutes. Mes questions seront très courtes. Je voudrais remercier le conseil pour le bref présenté au nom de la Colombie-Britannique. Il n'y a que deux ou trois points sur lesquels j'aimerais revenir. Une affirmation m'a frappé, mais n'ayant pas de copie, je n'ai pu qu'en prendre note au cours de la lecture de M. Brazier. Elle dit: «British Columbia will oppose further withdrawal, whether profitable or not.»

En rapport avec cela, vous déclarez que les revenus ne provenant pas des chemins de fer devraient couvrir les dépenses encourues par les services de passagers non profitables, si ces services sont nécessaires. Est-ce que je vous ai bien compris?

M. BRAZIER: Oui, c'est tout à fait cela, M. Fawcett.

M. FAWCETT: Diriez-vous que le Gouvernement du Canada devrait accorder des subsides de façon à ce que les services requis soient fournis, s'il n'y a pas d'autre moyen de défrayer le coût de cette soi-disant entreprise non profitable?

M. BRAZIER: Je serais certainement d'accord avec cela. S'il est impossible pour la compagnie ferroviaire d'offrir au public un service essentiel, alors le gouvernement de la Colombie-Britannique, a toujours pensé que les fonds nécessaires devaient être puisés dans le Trésor d'État.

M. FAWCETT: Une autre déclaration m'a frappé, à savoir que le trafic des passagers diminuerait. Je vais seulement faire une remarque là-dessus, et je pense que le dernier rapport du Canadien National montre une augmentation de 14 pour cent dans le trafic des passagers durant l'année écoulée, leur optique ayant changé sur la façon d'envisager ce trafic. Je me demandais, M. Brazier, si vous étiez au courant de cela.

M. BRAZIER: J'ai vu des chiffres qui en indiquaient le volume. J'ignore si leurs profits augmentent ou non, mais il ne fait nul doute que le volume augmente.

M. FAWCETT: C'étaient les seuls points que je voulais faire ressortir.

M. CARTER: J'ai deux ou trois questions à poser à-propos du bref, M. le Président, mais avant de le faire, j'aimerais demander à M. Brazier s'il ne pourrait pas étendre ses remarques à M. Boulanger. J'ai entendu M. Boulanger dire qu'il croyait que le *Canadien*, s'il était amélioré, pourrait suffire aux besoins de la province, et vous avez parlé de deux sections. Maintenant, entendez-vous par là qu'il y aurait deux horaires différents, ou seulement un horaire mais avec plus de wagons?

M. BRAZIER: Je ne sais pas trop comment on s'y prend pour opérer deux sections à la fois. Je crois que les trains se suivent l'un derrière l'autre à quelques 30 minutes d'intrevalle, et c'était là mon idée.

M. CARTER: Il n'y a qu'un train. Vous ne voulez pas deux trains par jour. Ce n'est pas l'horaire que vous voulez allonger?

M. BRAZIER: Non Monsieur.

M. CARTER: Je pense que les représentants du Canadien Pacifique nous ont dit que lorsqu'ils ont tenté cette expérience, une des grandes difficultés était qu'il y avait sur ce train des wagons très modernes de grande qualité, mais que ceux-ci n'étaient pas assez nombreux, et que par contre il y avait sur le *Dominion* des wagons moins modernes, et les passagers se plaignaient de ce que les tarifs étaient les mêmes pour les deux services. Certains avaient un bon lit dans un wagon moderne. D'autres devaient se contenter d'un lit moins confortable dans un wagon démodé, et le mécontentement était général sur ce point. Suggéreriez-vous dans ce cas que le Canadien Pacifique se procure de nouveaux wagons du type du *Canadien* pour satisfaire ce service supplémentaire?

M. BRAZIER: Monsieur, ma première réaction ici est de proposer à la compagnie de chemins de fer de diflérencier les tarifs des deux types de trains dont elle dispose. La tendance actuelle ne montre ou ne justifie pas, je pense, des dépenses additionnelles pour l'équipement des trains de passagers. Évidemment, ceci peut changer à l'avenir avec l'accroissement de la population du Canada, mais présentement je suis convaincu que la meilleure solution pour les chemins de fer est d'établir une différence de prix entre le train de première classe et celui de classe inférieure.

M. CARTER: De la même chose?

M. BRAZIER: Oui.

M. CARTER: En page 1, vous citez la position que vous avez prise, ou que votre province a prise, lors de la récente réunion de la Commission des Transports, et cette position me semble indiquer que votre province serait prête à accepter la décision de la commission, quelle qu'elle fût...en autant que la commission s'assurerait après une étude approfondie, que la continuation n'est pas rémunératrice ni requise par le public. Vous accepterez la décision de la commission quelle qu'elle soit. Est-ce que j'interprète bien votre pensée?

M. BRAZIER: Non, je ne suis pas d'accord avec cela. Voici ce que je dirais. Nous accepterions la décision juridique finale...quelle qu'en soit sa forme sur ce point précis. Et la Colombie-Britannique a en fait envoyé une pétition en appel

au Conseil privé du Canada, pour s'opposer à la décision de la commission. Nous ne partageons pas l'avis de la commission, mais cette pétition a été remplie et est maintenant en cours. Alors, si le comité du Conseil privé renvoie la pétition, nous accepterons cela comme la décision finale sur le sujet.

M. CARTER: La raison pour laquelle j'ai posé cette question c'est que plus tard vous dites que notre province ne tolérerait aucun abandon ultérieur qui semble indiquer que vous avez changé d'opinion ou que les déclarations étaient contradictoires.

M. BRAZIER: J'essayais par là, monsieur Carter, d'insister autant que possible sur la forte opposition que nous offririons si l'on projetait d'abandonner tout service de passagers.

M. CARTER: En page 5, vous déclarez:

> We hope that this Committee will recommend to Parliament a limit beyond which rail passenger services may not be reduced.

Je me demandais si vous ne pourriez pas vous étendre un peu là-dessus et venir en aide au Comité en donnant votre opinion sur ce que cette limite pourrait être.

M. BRAZIER: Je pense, monsieur, que cela dépendrait...cela pourrait varier suivant les différentes parties du Canada. Je pense que la limite a certainement été atteinte en Colombie-Britannique; quand on en est réduit à un train, c'est la limite en-deçà de laquelle on ne peut aller. Je ne suis pas assez au courant de la situation, par exemple, entre Montréal et Toronto, ou Montréal et Ottawa, ou la ville de Québec pour dire quelle devrait être la limite, mais un service minimum sera sans doute requis dans chaque région.

M. CARTER: Je vois d'après ce que vous venez de dire que vous songez aux trains par semaine, ou aux trains par jour; le nombre de trains?

M. BRAZIER: C'est exact, le service rendu au public pour ses voyages.

M. CARTER: Mes deux autres questions, monsieur le président, s'adressent à vous. Le mémoire fait mention de revenus ne provenant pas des chemins de fer. Notre mandat nous autorise-t-il à enquêter sur ces revenus? Pouvons-nous obtenir des statistiques là-dessus?

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur Carter. Ceci est revenu plusieurs fois pendant les réunions de ce Comité, mais nous ne pouvons avoir accès aux revenus des wagons de marchandises, ni au coût de ces wagons, ni aux revenus ne provenant pas des chemins de fer du Pacifique-Canadien. Toutefois, on a distribué aux Communes, et on a fourni à chaque membre de ce Comité, une copie de tous les rapports soumis avec la Commission de Sécurité à Washington. Le rapport annuel du Pacifique-Canadien montre aussi les revenus ne provenant pas des chemins de fer de la compagnie, si les chiffres vous intéressent, mais à cette présente séance, je ne peux vous permettre d'entrer dans cette question.

M. CARTER: Non, je ne veux pas entrer là-dedans. Je me demandais simplement, quand nous recevrons nos propres analyses de dépenses, s'il nous sera permis d'enquêter sur les revenus ne provenant pas des chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: Non, pas par nos attributions.

M. OLSON: Monsieur le président, je voudrais ici soulever un point. Je crois qu'il est juste de dire que certains des membres du Comité, aussi bien que

certains des représentants que nous avons reçus, et encore de la Colombie-Britannique ce matin, sont d'avis que quelques-unes des subventions et des concessions qui sont renfermées dans le contrat de 1880, sont en fait, une part importante, ou sont du ressort de nos attributions. Je n'aimerais pas voir quiconque insinuer que nous ne sommes pas capables de discuter de ce contrat et de certains des revenus et des biens que le Canadien Pacifique détient actuellement, à cause de ces subventions et concessions.

Le PRÉSIDENT: Non, il n'y a eu aucune restriction dans la discussion des contrats. Ceci a été fait lors de réunions passées avec des témoins précédents.

M. OLSON: Mais les revenus ne provenant pas des chemins de fer concernant certaines sociétés telles que le *Canadian Pacific Investments*, le *Marathon Realty* et ainsi de suite...

Le PRÉSIDENT: Le Comité en a déjà été informé et il en discutera avec les témoins. A moins que je n'aie mal interprété la question de M. Carter, il s'agit d'une question déjà débattue par ce Comité, à savoir, le revenu des trains de marchandises et le mouvement des céréales.

M. OLSON: Excusez-moi, je lui ai entendu dire ne provenant pas des chemins de fer?

M. CARTER: Revenus ne provenant pas des chemins de fer; peut-être devrions-nous le demander à M. Brazier?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Carter, j'ai alors mal interprété votre question; vous avez parfaitement raison. Le Comité a reçu cette information et il s'en occupe à l'heure actuelle; il en sera question à d'autres réunions.

M. CARTER: On peut donc en discuter.

Le PRÉSIDENT: Oui, je vous fait mes excuses, monsieur Carter. Ce mouvement des céréales me préoccupe depuis longtemps, et je l'ai toujours relié avec le problème qui nous a été soumis.

M. CARTER: Ce serait les revenus ne provenant pas des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, j'avais tort là-dessus.

M. CARTER: L'autre question que je voulais vous poser, monsieur le Président, est la suivante: Si nous ne l'avons pas déjà, ne pourrions-nous pas obtenir une extension du présent graphique. Ce dernier arrête au mois de juillet.

Le PRÉSIDENT: Je pourrais demander à M. Brazier s'il est possible que ce graphique soit complété.

M. CARTER: Nous pourrions l'obtenir du Pacifique-Canadien.

M. BRAZIER: Monsieur le président, j'ai avec moi ce matin M. Glover, du Bureau de l'Économie de Victoria, et je lui ai demandé ces jours derniers s'il ne pourrait pas obtenir les renseignements nécessaires pour compléter ce graphique. Nous ne les avons pas obtenus tout de suite, mais j'imagine que le Canadien Pacifique pourrait nous les fournir.

Le PRÉSIDENT: Je dirais à M. Carter que j'ai justement demandé à M. Brazier s'il n'avait pas ces chiffres et ce n'était pas complet à ce moment-là. Le Pacifique-Canadien, lorsqu'il a comparu devant le Comité, a entrepris dès lors de nous fournir tous les relevés de dépenses, et nous pourrons faire compléter ce graphique et d'autres quand nous retournerons à Ottawa.

M. O'KEEFE: Encore une petite question supplémentaire, monsieur le président. On a suggéré dans ce bref, que le principal point de conteste soit maintenant «la réduction prochaine des services». Y a-t-il quelque indication d'une telle réduction?

Le PRÉSIDENT: Juste un moment, M. O'Keefe, il vous faudra attendre votre tour. Ceci en somme est une nouvelle question; ce n'est pas une question supplémentaire posée à M. Carter. J'en appellerai donc à M. Olson.

M. OLSON: Merci, monsieur le Président. Monsieur Brazier, dans vos remarques d'introduction, je crois que vous nous avez donné un aperçu du temps pendant lequel vous avez été conseiller au gouvernement de la Colombie-Britannique pour les questions touchant les services ferroviaires.

M. BRAZIER: Oui, depuis 1947.

M. OLSON: Vous seriez probablement au courant de quelques-unes des clauses du contrat entre le Gouvernement ou le Parlement du Canada et le Pacifique-Canadien en 1880 et 1881?

M. BRAZIER: Voici ce que je dirais, monsieur Olson. Je l'ai été à un moment donné. Il y a déjà quelques années que je ne me suis penché sur ce sujet. Je me souviens que c'était une question bien d'actualité à la première commission royale en 1950.

M. OLSON: Oui, je vous ai demandé cela parce que vous vous y référez à deux ou trois endroits dans votre bref. D'abord, monsieur Brazier, vous dites que jusqu'à ce que les clauses du contrat soient revisées par un consentement mutuel, la compagnie devra remplir ses devoirs. Croyez-vous que ces devoirs comprennent le service des passagers?

M. BRAZIER: Oui je le crois.

M. OLSON: Vous vous rendrez sans doute compte que la compagnie ferroviaire à plusieurs reprises a réclamé à la Commission des Transports et à ce Comité que le terrain et les subventions accordées par ce contrat servent à le construction du chemin de fer. N'êtes-vous pas d'accord avec ça?

M. BRAZIER: Aussi bien que je puisse me la rappeler, la phrase disait «la construction et le fonctionnement» du chemin de fer, dans certaines subventions, en tout cas.

M. OLSON: Mais à la ligne centrale... à Port Moodie je crois sur le contrat... on y lit que le Canadien-Pacifique devra fournir et maintenir, ou quelque chose comme cela, le service des chemins de fer indéfiniment et ainsi de suite. Selon votre interprétation, ceci comprend le service des passagers.

M. BRAZIER: Oui.

M. OLSON: Vous pensez donc qu'il devrait y avoir un accord... vous employez les mots «consentement mutuel»... avant que la compagnie ne soit déchargée de cette obligation?

M. BRAZIER: Oui; je crois que si telle est l'opinion du Canadien Pacifique là-dessus, il devra demander directement au Parlement du Canada d'être allégé d'une partie de leur contrat, et, si le Parlement le juge admissible, nous devrons l'accepter; mais ce à quoi nous nous opposons c'est ce que j'ai essayé d'exprimer dans «whittling away in a piecemeal fashion», de sorte que finalement les lignes que la compagnie est obligée de garder en opération sont peu nombreuses.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, Monsieur Olson, le Président voudrait poser une question supplémentaire, si vous me le permettez. Il n'arrive pas souvent que le Président pose une question, mais ceci m'intéresse parce que le Comité doit respecter les opinions légales, suivant les clauses de ce contrat. Monsieur

Brazier, en tant que conseiller pour le gouvernement de la Colombie-Britannique, dois-je comprendre par votre présentation ici que votre opinion de conseiller juridique, en autant que le contrat signé entre le Canadien Pacifique et le Gouvernement du Canada est concerné, est que c'est un contrat légal irrévocable et que la chose pourrait être remise aux tribunaux?

M. BRAZIER: Oui, telle serait mon opinion personnelle.

M. OLSON: Savez-vous, Monsieur Brazier, à peu près quand le Pacifique Canadien aurait déclaré que ce contrat n'est plus valide ni obligatoire?

M. BRAZIER: Sur-le-champ, je ne pourrais dire, Monsieur Olson.

M. OLSON: Je voudrais attirer ceci à votre attention. Je crois que vous avez assisté à plusieurs séances de la Commission des Transports, et je crois que les membres de cette dernière sont réticents à voir une discussion se soulever à-propos de ce contrat?

M. BRAZIER: Je crois que je serais d'accord avec vous là-dessus, mais je ne me rappelle pas. . .

M. OLSON: Mais le Pacifique Canadien n'a jamais nié la validité de ce contrat. . . même cette année.

M. BRAZIER: Pas à ma connaissance, non.

M. OLSON: Le gouvernement de la Colombie-Britannique approuverait-il ou trouverait-il sage de faire analyser ce contrat par la Cour suprême du Canada, par exemple?

M. BRAZIER: J'hésite à parler pour le gouvernement sur une question aussi sérieuse, M. Olson. Ce serait pour lui une importante décision à prendre.

M. OLSON: Il ne me reste que quelques minutes, Monsieur Brazier, je vais donc laisser cela pour y revenir un peu plus tard. Je voudrais vous questionner sur ce problème des revenus ne provenant pas des chemins de fer. Vous dites que le bref du Pacifique Canadien n'a pas traité de ces revenus, et je pense que vous poursuivez en proposant qu'une part de ces revenus soit affectée au maintien du service, y compris le service des passagers, si tel était l'intérêt du public?

M. BRAZIER: C'est juste.

M. OLSON: Proposeriez-vous que le Pacifique Canadien utilise une part de ces revenus ne provenant pas des chemins de fer avant qu'il ne demande une subvention au gouvernement fédéral, pour un service précis, tel le service des passagers?

M. BRAZIER: Je crois que telle est dans l'ensemble mon opinion. C'est certainement quelque chose qu'il faudrait prendre en considération quand on demande au gouvernement, dans l'intérêt de la nation, d'accorder une subvention pour le service des passagers. L'opération d'un tel service serait trop dispendieuse pour que la compagnie en assume seule le coût.

M. OLSON: Je me demande jusqu'à quel point nous, en tant que serviteurs du public, nous devrions laisser la compagnie à elle-même avant qu'elle ne demande une aide au gouvernement?

M. BRAZIER: Ceci est purement une question de circonstance.

M. OLSON: Votre gouvernement ou vous-même a-t-il considéré cela?

M. BRAZIER: Non, Monsieur Olson.

M. OLSON: Mais vous êtes d'avis que la compagnie aurait dû en utiliser une partie.

M. BRAZIER: En effet.

M. OLSON: En ce qui touche au train *Dominion*, il me semble que vous songez surtout au service estival. En ce qui a trait au service des voyageurs en Colombie-Britannique, croyez-vous qu'il faudrait faire circuler deux trains durant l'été et se contenter d'un train le reste de l'année?

M. BRAZIER: Les dossiers en main sembleraient l'indiquer.

M. OLSON: Dans vos allusions aux trains des voyageurs et à la nécessité d'avoir deux trains en été mais un seul train le reste du temps, songez-vous uniquement au service des voyageurs?

M. BRAZIER: En effet, uniquement.

M. OLSON: L'abandon du service dit de «head-end» a-t-il semblé nuire à la Colombie-Britannique?

M. BRAZIER: Je ne le crois pas et, à ma connaissance, les trains de marchandises offrent ce même service partout où c'est possible.

M. OLSON: Y a-t-il, en Colombie-Britannique, un service de livraison locale ailleurs qu'à Vancouver pour ce genre de service?

M. BRAZIER: Je ne connais pas très bien l'étendue du service des marchandises offert par le Pacifique-Canadien à l'heure actuelle, mais on est à même de constater un mouvement considérable de leurs camions sur l'île et sur la terre ferme; jusqu'où vont-ils à l'intérieur des terres, je ne saurais dire.

M. OLSON: A la page 5 de votre mémoire, vous dites:

> En somme le Pacifique-Canadien n'a d'autres projets pour son service des voyageurs que celui de continuer à supprimer tous les services qui ne peuvent subvenir à leurs frais variables.

Que pensez-vous de l'état de frais variables présenté par le Pacifique-Canadien? Ne devrais-je pas tout d'abord vous demander, M. Brazier, si vous avez fait une étude des soi-disant frais variables que prétend encourir le Pacifique-Canadien, surtout au sujet du *Dominion*, quant au service général des voyageurs?

M. BRAZIER: Tout ce que je puis dire c'est que lorsque la Commission des transports fut saisie de la demande de suppression de la ligne de Kettle Valley en Colombie-Britannique, ligne desservant la partie méridionale de la Colombie-Britannique, nous avons examiné la comptabilité des frais soumise par le Pacifique-Canadien à cette époque et, quoique nous ne fussions pas à même de vérifier le détail de ces frais, il nous apparut que ceux-ci étaient si considérables qu'il n'y avait pas lieu de prétendre qu'ils ne subvenaient pas à leurs frais variables. Cette ligne en particulier accusait une perte assez considérable. Nous n'avons pas les facilités, en Colombie-Britannique, de vérifier la ventilation des frais et devons nous en rapporter aux soins des Commissaires du transport et de leur personnel pour entreprendre ce genre d'enquête.

M. OLSON: Vous connaissez bien n'est-ce-pas les analyses de frais effectuées pour le compte de la Commission royale MacPherson au bénéfice des autres gouvernements?

M. BRAZIER: Oui, je connais en effet.

M. OLSON: Vous n'avez pas effectué une ventilation de ce genre, même superficielle?

M. BRAZIER: Non, du tout.

M. OLSON: Avant de passer à autre chose, j'aimerais connaître votre opinion au sujet des frais. Même si vous n'avez pas approfondi le sujet, vous plairait-il de nous dire si vous pensez que ces frais variables du service des voyageurs sont raisonnables, compte tenu de ce qu'il advint des frais variables du grain et autres item en 1958?

M. BRAZIER: M'est avis que les frais de transport des voyageurs dans le passé appartiennent à une catégorie entièrement différente de celle des grains, d'où ma surprise que la Direction du Pacifique-Canadien ne s'en rendît pas compte plus tôt. Lors des séances de la Commission royale d'enquête de 1950, dont l'honorable juge Turgeon était président, j'eus l'honneur de représenter la Colombie-Britannique et une partie de cette cause portait que les tarifs de transport de marchandises devraient en général être accordés aux frais plus que par le passé. La commission royale daigna consacrer une demi-page à la suggestion avant de passer outre. A quelques années de là j'avais le plaisir de me retrouver avec le juge Turgeon qui me confia avoir étudié le sujet de façon plus approfondie et conseillait de ne pas abandonner l'idée parce que tôt ou tard les chemins de fer seraient forcés de s'y rallier et d'asseoir leurs tarifs sur les frais beaucoup plus qu'ils ne l'avaient fait par le passé. Je crois pouvoir dire que la Colombie-Britannique a montré la voie dans la manière d'établir les prix de revient, du moins dans ses grandes lignes. Nous croyons fermement que les tarifs de transport de marchandises devraient autant que possible s'appuyer sur le prix de revient du transport des marchandises.

M. OLSON: Si nous abordons disons le prix de revient du service des voyageurs, croyez-vous que le public s'intéresse davantage à l'économie susceptible d'être réalisée qu'aux frais artificiels appelés frais variables? Par exemple, si les dépenses, l'entretien de la voie et autres frais, doivent subsister dans le cadre des activités générales de la compagnie, croyez-vous juste d'imputer ces dépenses au service des voyageurs?

M. BRAZIER: Non, mais je crois que le chemin de fer se verra forcé de maintenir ses voies selon des normes plus rigoureuses pour permettre la circulation plus rapide de ses trains de voyageurs que s'il se contentait d'y faire rouler des trains de marchandises. J'estime qu'il est possible de calculer le coût additionnel.

M. OLSON: M. le président, il me reste beaucoup d'autres questions à poser de sorte que je vous saurais gré de m'avertir quand ma période de temps sera écoulée.

M. BOULANGER: Puis-je poser une autre question, Monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Mille pardons, M. Boulanger. Je vous ai accordé du temps supplémentaire et j'ai dû interrompre. M. Olson: Je reviendrai à vous en ordre de roulement.

M. OLSON: Vous allez réinscrire mon nom?

M. BOULANGER: J'ai un supplémentaire, mais cela peut, je crois, attendre.

Le PRÉSIDENT: Soit. Vous aurez un autre tour, M. Boulanger. Il y a un certain nombre de gens à questionner et vous reviendrez à votre tour.

M. ANDRAS: M. Brazier, dans votre mémoire, page 2 je crois, vous dites «le don fabuleux de cette province. Il faut que le Pacifique-Canadien (qui a

bénéficié des munificences de cette province) comprenne bien clairement, une fois pour toutes, qu'on ne lui permettra plus à l'avenir aucune suppression de service.» Est-ce que cette phrase se rapporte à la part de la Colombie-Britannique de l'octroi de 1880 ou faites-vous allusion à un autre cas particulier?

M. BRAZIER: L'autre cas, qui fut d'une valeur inestimable pour le Pacifique-Canadien, est celui de la concession des terres à bois de Esquimalt-Nanaïmo sur l'île de Vancouver dont il fit l'acquisition plus tard lorsqu'il obtint le contrôle du chemin de fer Esquimalt-Nanaimo. Ceci eut lieu quelque temps plus tard, je crois. Cette transaction devrait s'inscrire aux dossiers du Pacifique-Canadien comme l'un de ses meilleurs placements.

M. ANDRAS: Qu'est-il résulté de cette concession au Pacifique-Canadien?

M. BRAZIER: Des avantages très considérables. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais en 1945 le juge Sloan, de cette province, qui devait plus tard devenir Juge en chef, présida une commission royale d'enquête sur les forêts de la province et recommanda dans son rapport que la province prenne des dispositions pour racheter ces terres du Pacifique-Canadien. A l'époque on mentionna un chiffre de $108 millions. On n'en tint pas compte et la compagnie a continué à disposer de ces terres de temps à autre.

M. ANDRAS: Quand ces terres furent remises au chemin de fer pour la première fois, ce fut une concession pure et simple.

M. BRAZIER: Sans doute, mais à l'origine cette concession ne fut pas accordée au Pacifique-Canadien mais au chemin de fer *Esquimalt and Nanaimo*

M. ANDRAS: Sa valeur pouvait s'élever à $108 millions en 1945.

M. BRAZIER: En effet. Des ventes de terrains considérables avaient eu lieu précédemment. Cette concession avait été accordée en 1886 ou 1887 et on avait entretemps disposé d'une bonne partie des terres. Naturellement, l'autre entreprise qui attire vos regards en cette province n'est autre que la *Consolidated Mining and Smelting* qui, pendant longtemps, avait concentré son exploitation en Colombie-Britannique. De nos jours elle possède également des exploitations en d'autres parties du Canada. Mais répétons-le, ce fut un placement très avantageux pour le Pacifique-Canadien.

M. ANDRAS: En somme, Monsieur Brazier, ce don princier que le Pacifique-Canadien reçut de la province comprenait bien des choses en plus de l'octroi fédéral qui fut d'ailleurs accordé pour inciter les autorités du Pacifique-Canadien à prolonger le chemin de fer. Les octrois provinciaux qui s'ajoutent à cela représentent un montant considérable.

M. BRAZIER: Dont l'*Esquimalt and Nanaimo* est le plus important.

Le PRÉSIDENT: Pardon, M. Andras, voudriez-vous s'il vous plaît vous rapprocher du micro ou bien rapprocher le micro numéro 5 de vous. L'enregistrement s'inscrit difficilement sur la bande du magnétophone.

M. ANDRAS: Le Pacifique-Canadien, Monsieur Brazier, et particulièrement M. Sinclair lors des déclarations qu'il nous fit à Ottawa, avait opiné qu'on ne devrait pas exiger du chemin de fer qu'il assure le service des voyageurs au-delà de ce qu'il appelait la «demande effective», terme qui invite à la dispute. Supposons que ce terme veuille dire ceci: au-delà d'un certain point où il est possible de prouver que tel service que bien des gens empruntent

constitue une affectation fautive des ressources. C'est avec beaucoup de vigueur que vous avez déclaré: quant à lui, le gouvernement de la Colombie-Britannique accepterait peut-être la supression du *Dominion*, mais le temps est venu de crier halte-là! et trêve d'attaques envers le *Canadian*. «Que pensez-vous de ce terme «affectation fautive des ressources»? En d'autres mots, nous gardons en service quelque chose qui, aux yeux des administrateurs du Pacifique-Canadien, est démodé et sans grande utilité au pays, et cependant nombre de gens s'acharnent à répéter: «cessons d'amputer le transcontinental de ses services».

M. BRAZIER: Nul doute que ce terme a un sens très général et devrait être pris en ce sens. De toute évidence, la voiture automobile privée sert au Canada à transporter une grande partie des gens qui voyagent. On pourrait en conclure que les autobus ne sont plus nécessaires. De leur côté, les lignes aériennes en certains endroits ne transportent qu'un nombre infime de voyageurs et pourtant on les considère comme un service essentiel. Le public exige ces moyens de transport. Je prétends que les Canadiens ont droit à un service de chemins de fer.

M. ANDRAS: En toute bonne foi et en vous plaçant dans la perspective des progrès accélérés de la technologie moderne, admettriez-vous que le jour n'est pas loin où un service de chemin de fer transcontinental sera démodé?

M. BRAZIER: Pas du tout.

M. ANDRAS: En d'autres termes, même à la lumière des progrès de la science actuelle, vous comptez que le pays aura toujours besoin d'un service transcontinental?

M. BRAZIER: En effet.

M. ANDRAS: MM. Fawcett et Olson ont tous deux abordé la question de savoir qui défraiera le déficit, si déficit il y a, dans l'exploitation d'un service des voyageurs. A ce propos, M. Fraser, lors de mon retour par train hier, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt dans la revue *Time*, l'histoire de la fusion des chemins de fer *Pennsylvania* et *New York Central*. L'article faisait allusion aux directeurs de ces chemins de fer qui, dans les années approchant 1890, ne voyaient pas d'un bon œil la nécessité où ils étaient d'assurer un service de voyageurs attendu qu'aucun chemin de fer ne retirait de profit d'un tel service, mais ils durent de tout temps assurer un tel service. A cette occasion on posa même comme condition *sine qua non* de la fusion, qu'ils maintiennent les petites lignes de voyageurs.

Je ne connais pas très bien votre attitude au sujet des déficits d'exploitation des trains de voyageurs. Qui les défraie? Doit-on les imputer aux autres comptes de revenu et de profits du Pacifique-Canadien pris dans un sens très large, y compris ses lignes aériennes, ses filiales et tous ses intérêts en général. Je retins, de la lecture de votre mémoire, que vous ne visiez pas à l'obtention d'une subvention gouvernementale pour certains services et pourtant, au cours de l'interrogatoire qui suivit vous sembliez vous être repris et disiez: «On ne devrait pas exiger du Pacifique-Canadien qu'il éteigne ce déficit à même ses autres revenus et le gouvernement devrait y aller de son obole à même les fonds publics.»

M. BRAZIER: Jusqu'où iriez-vous?

M. ANDRAS: Que recommandez-vous au juste? Doit-on se fier à votre mémoire qui ne fait aucune allusion à un subside gouvernemental mais propose plutôt que le déficit soit comblé à même les autres revenus du Pacifique-Canadien?

M. BRAZIER: Je ne puis pas donner de précision à ce sujet. J'ai toujours cru que si le Pacifique-Canadien supprimait son service des voyageurs, cette suppression se solderait par une perte dans son exploitation. Il est descendu jusqu'à un minimum qu'il ne pouvait pas prouver n'être pas profitable, du moins jusqu'à un certain point. Toutefois, il n'en est peut-être pas ainsi. Le fait de s'en tenir même à un minimum peut bien s'avérer si onéreux qu'il ne conviendrait pas d'exiger que la compagnie en porte tout le poids. C'est peut-être une question de...

M. ANDRAS: M'est avis que c'est une simple question de déficit du service des voyageurs et je serais heureux qu'on me reprenne si je me trompe; l'an passé le déficit s'élevait à $24 millions. Du service des voyageurs, s'entend. Ce chiffre me semble assez exact. Êtes-vous d'avis que ce déficit devrait être absorbé par les autres services du Pacifique-Canadien considéré dans son entière entité corporative ou comblé en partie par quelque autre corps? Peut-être avez-vous une autre solution?

M. BRAZIER: Ma foi, cette question devrait être posée à la compagnie même.

M. ANDRAS: Dans l'ensemble, l'exploitation accuse un profit raisonnable. Croyez-vous que le Pacifique-Canadien, eu égard à toutes ces ententes de 1881 et à nombre d'autres facteurs avantageux liés au domaine public, devrait être tenu d'exploiter son entreprise de façon à produire un profit global fixe soumis à l'approbation du gouvernement? En d'autres mots, si l'entreprise rapportait du 8 ou du 10 pour cent ou quelque chose d'approchant, il importerait peu que ce profit provienne de l'un ou de l'autre des services et le déficit des voyageurs se fonderait dans le tout.

M. BRAZIER: Je serai franc et dirai que nous de la Colombie-Britannique préférerions de beaucoup obtenir une réduction des prix de transport de marchandises de cette partie du Canada plutôt que de voir le compte des profits globaux de la compagnie amputé du déficit du transport des voyageurs.

M. ANDRAS: Vous seriez donc prêt à abandonner le service des voyageurs ou à éliminer le déficit y afférent à l'aide d'une subvention gouvernementale pourvu que vous bénéficiez de tarifs de fret concurrentiels? Ceci, je suppose, se place en tête de vos priorités?

M. BRAZIER: En effet. En raison de la géographie du Canada, nous sommes éloignés des grands marchés canadiens et le transport de nos marchandises vers ces grands centres devient de ce fait très onéreux.

M. ANDRAS: C'est bien là l'opinion des gens du centre du Canada d'où je viens. Une dernière question: Dans cette prise de position de «le «Dominion», peut-être, mais le Canadian», jamais» où vous semblez vous être retranché, accepteriez-vous l'idée que le droit de permettre la suppression d'un service transcontinental ou de parties de celui-ci soit soustrait à l'autorité de la Commission des transports et attribué au Parlement lui-même?

M. BRAZIER: Il ne serait pas facile, je crois, d'apporter une exception à la Loi des chemins de fer. Il peut toujours en être appelé au gouvernement au pouvoir ou au Conseil privé des décisions de la Commission des transports, et je crois que cela constitue une protection suffisante.

M. ANDRAS: Sans perdre de vue l'opinion publique en vue de prévenir tout mouvement tendant à supprimer le *Canadian*, n'est-ce pas? Mille mercis, monsieur le président.

M. ROCK: Monsieur Brazier, vous avez plus ou moins admis que là où il existe un déficit des voyageurs, tel le déficit de $24 millions, il n'est pas juste que celui-ci soit à la charge du fret. En d'autres mots, dans le cas qui nous occupe, dussiez-vous abandonner le service des voyageurs, ce déficit n'existerait plus et, par conséquent, il serait possible d'abaisser les tarifs de marchandises d'un bout à l'autre du Canada. C'est, si je ne m'abuse, ce que l'on peut déduire de vos paroles.

M. BRAZIER: Ce n'est pas ce que j'ai compris.

M. ROCK: Possible, mais c'est ainsi que j'ai compris la chose. Non pas que je veuille critiquer votre point de vue, je cherche simplement à bâtir un argument. Je crois comprendre que le gouvernement de la Colombie-Britannique est propriétaire d'un chemin de fer.

M. BRAZIER: C'est juste. Nous avons le *Pacific Great Eastern.*

M. ROCK: Comment ses tarifs se comparent-ils avec ceux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, au double point de vue des voyageurs et des marchandises. Sont-ils comparables?

M. BRAZIER: La majeure partie du transport du *Pacific Great Eastern* se fait d'après les tarifs du transcontinental, Pacifique-Canadien ou National-Canadien, pour la bonne raison qu'il est constitué de lignes de liaison reliant divers points au transcontinental et adopte les mêmes tarifs que celui-ci.

M. ROCK: Votre compagnie réalise-t-elle un profit à la fin de l'année?

M. BRAZIER: J'oublie ce que comportait le bilan de l'an dernier. Je crois pouvoir dire le profit fut marginal, mais je désire vous faire remarquer que le PGE ne reçoit aucune subvention fédérale. J'oublie ce qu'ont reçu les deux chemins de fer continentaux du gouvernement du Canada l'an passé, mais c'était une somme considérable. Nous n'avons aucune part à ces subventions.

M. ROCK: Votre réseau fonctionne-t-il de la même manière quant à la vitesse, aux horaires; je veux dire vos trains suivent-ils les mêmes méthodes que celles du Pacifique-Canadien et du National-Canadien?

M. BRAZIER: En effet.

M. ROCK: Vous vous êtes intéressé aux compagnies de chemin de fer depuis bon nombre d'années à ce qu'on me dit, et dans votre mémoire vous mentionnez que la concurrence tend à changer les habitudes, ce qui produit une amélioration dans maintes lignes. Vous mentionnez également que les termes du contrat visent à exploiter les chemins de fer plus efficacement. Êtes-vous d'avis que le Pacifique-Canadien et même le National-Canadien se sont tenus à la page et à la hauteur de la concurrence, au point de vue technique, s'entend? Vous avez mentionné que les gens ont modifié leurs habitudes en adoptant l'avion. Pourquoi l'avion? Sans doute à cause de la vitesse. Croyez-vous que les compagnies de chemin de fer ont jamais essayé d'accélérer la vitesse de leurs trains d'un tiers, de deux tiers ou de cent pour cent, mettons à 120 milles à l'heure plutôt qu'à la moyenne actuelle de 60 milles à l'heure?

M. BRAZIER: J'ignore ce que peut être la limite de vitesse des trains canadiens, mais je pense que depuis la fin des hostilités les deux chemins de fer canadiens ont suivi la marche du temps, peut-être pas d'une allure aussi vive que certains d'entre nous l'auraient désiré, mais il faut se rappeler que le Canada n'est pas aussi peuplé que les États-Unis qui eux peuvent moderniser plus vite que nous. A tout prendre, cependant, les chemins de fer canadiens ont, je crois, bien servi le pays.

M. ROCK: Ils ont peut-être bien servi le Canada, mais nous reviendrons là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, vous demandez au témoin si les chemins de fer ont modernisé leur matériel en vue d'atteindre les vitesses qu'exige l'époque. Ne faites-vous pas allusion au *United Aircraft*?

M. ROCK: Je ne m'intéresse nullement aux gens de *United Aircraft*. Je tiens seulement à savoir du témoin ce qu'il pense des mesures prises par les chemins de fer pour améliorer le service, la vitesse, l'équipement, parce que j'ai l'impression que même s'ils se sont procuré de l'équipement moderne, ils n'ont jamais accru la vitesse des trains. Ils ont troqué la locomotive à vapeur contre le diesel, mais les trains vont à la même vitesse. Le seul temps où ils ont donné meilleur service, c'est lorsqu'ils ont supprimé des arrêts sur tout le parcours, épargnant ainsi dix minutes ici, dix minutes là, avec le résultat que le train parvenait à destination plus vite. C'est aussi loin qu'ils sont allés dans la modernisation du réseau en ce qui a trait à la vitesse. J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet vu que votre province est propriétaire elle aussi d'une compagnie de chemins de fer. Cette dernière s'est-elle orientée dans le même sens que tous les autres chemins de fer aux États-Unis et au Canada.

M. BRAZIER: Faites-vous allusion au chemin de fer provincial?

M. ROCK: En effet, le provincial. A-t-il été soumis à la même orientation que les autres chemins de fer, ceux de l'Amérique du Nord, par exemple.

M. BRAZIER: Je dirais que l'orientation générale est la même que dans toutes les entreprises de chemins de fer. Les responsables ne sont peut-être pas à même d'en contrôler toutes les étapes, mais l'orientation générale y est. Je serais porté à croire qu'il y a eu une grande amélioration de la vitesse et du service dans les chemins de fer au cours des vingt dernières années.

M. ROCK: Entendez-vous par là que par le passé les trains ne faisaient que du quarante milles à l'heure alors que maintenant ils font du soixante? Mais cette accélération de la vitesse ne provient-elle pas de la suppression de certains arrêts?

M. BRAZIER: Il faut me reporter bien loin en arrière, mais il me semble me souvenir de vitesses de l'ordre de 20 milles à l'heure pour les trains de marchandises qui plus tard grimpèrent à 30 milles à l'heure pour continuer à s'améliorer.

M. ROCK: Croyez-vous que la concurrence entre l'avion et le train—et le National-Canadien et le Pacifique-Canadien possèdent tous deux des lignes aériennes—est si intense qu'ils ne remplissent pas bien leur devoir qui est de maintenir un service dans le domaine des trains de voyageurs?

M. BRAZIER: Je ne suis pas de cet avis.

M. ROCK: Ne croyez-vous pas, par exemple, qu'en raison de leurs intérêts dans une entreprise de transport concurrentielle, ils pourraient, à l'avenir, chercher à supprimer les trains de voyageurs?

Le PRÉSIDENT: Pardon, Monsieur Rock, n'avez-vous pas dit que le National-Canadien exploitait une entreprise de transport aérien?

M. ROCK: Les deux. Le Pacifique-Canadien lui aussi est sur le littoral ouest.

Le PRÉSIDENT: Le National-Canadien s'occupe de transport aérien? N'est-ce pas ce que vous avez dit?

M. ROCK: Si, Air Canada, c'est-à-dire le National-canadien.

Le PRÉSIDENT: Mais ce sont deux compagnies de la couronne distinctes. Je ne dirais pas qu'ils sont une seule et même compagnie.

M. ROCK: Toutes leurs obligations sont endossées par le National-Canadien et les conseils d'administration sont pratiquement les mêmes, donc en ce qui me regarde, Air Canada et le National-Canadien ne sont qu'une seule et même compagnie.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser une question à ce sujet, Monsieur Rock?

M. ROCK: Est-ce que je n'avais pas terminé par une question?

Le PRÉSIDENT: Je suppose que vous faisiez une déclaration. Si vous désirez poser une question à M. Brazier, vous devriez la formuler maintenant.

M. ROCK: Je voulais simplement demander à M. Brazier s'il estimait que—je crois m'être exprimé sous forme de question—peut-être que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne remplissent pas bien leurs obligations envers le service des voyageurs parce qu'ils s'occupent également de transport aérien de voyageurs?

M. BRAZIER: Quant à moi, c'est non. C'est tout ce que je puis dire, M. Rock; c'est là mon opinion. Je ne vois vraiment pas quelle différence cela peut faire que les lignes aériennes soient exploitées par des entreprises associées ou par des entreprises distinctes.

M. ROCK: Supposons que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien n'aient aucun intérêt financier dans les lignes aériennes, ne croyez-vous pas qu'ils seraient plus enclins à damer le pion à leurs concurrents en améliorant leur service, pas exemple en dotant leurs lignes de trains techniquement plus rapides, un service des voyageurs amélioré d'un bout à l'autre du Canada? Les deux entreprises leur appartiennent, ils ne peuvent donc pas sacrifier l'une à l'autre.

M. BRAZIER: Il se trouve, Monsieur Rock, que je suis l'un des administrateurs d'une ligne aérienne connue sous le nom de *Pacific Western Air Lines*. Nous exploitons un service d'autobus, entre Edmonton et Calgary, service qui a été couronné de succès, à ce point je crois qu'il a eu pour effet de réduire considérablement le nombre des passagers du train entre ces deux endroits. Si le Pacifique-Canadien et TCA ou Air Canada, et National-Canadien ne participaient pas au transport aérien, d'autres le feraient à leur place. Ils feraient face aux mêmes problèmes, mais de sources différentes.

M. ROCK: J'en arrive à ma dernière question, Monsieur le président.—Je vous remercie, Monsieur Brazier, d'avoir soulevé cette question, car elle ne pouvait venir plus à point. Supposons qu'un train puisse filer à 120 ou 140 milles à l'heure, la concurrence serait-elle aussi forte, ou les gens sauraient-ils alors qu'ils peuvent arriver à destination plus vite que par le passé? Croyez-vous que la concurrence serait aussi forte ou que les chemins de fer récupéreraient leurs services de voyageurs si la vitesse des trains était doublée?

M. BRAZIER: Tout cela est relatif, car si vous voulez doubler la vitesse des trains, il vous faudra faire des investissements très considérables pour améliorer le terre-plein des voies afin de permettre aux trains de voyager à grande vitesse en sécurité.

M. ROCK: Pas nécessairement, si l'on s'en rapporte aux nouvelles techniques.

M. BRAZIER: Je pense que M. Gordon était au Japon tout dernièrement et il a emprunté le fameux train entre Tokyo et Osaka; il aura peut-être de la documentation à ce sujet à son retour.

M. BELL: (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, nous avons touché à presque toutes les questions que je comptais soulever, toutefois j'aimerais dire

dès maintenant que M. Brazier s'est avéré un témoin franc, sans détour. Il possède une grande somme d'expérience et je m'accorde avec lui pour affirmer, étant de l'autre bout du Canada, qu'il faut divorcer la question des tarifs de fret protectionnistes d'avec le problème du service des voyageurs que nous étudions. Je fais allusion à la Loi des tarifs de marchandises des Maritimes et sans doute que les gens de l'Ouest ont à l'esprit les tarifs de Crowsnest Pass.

Ce à quoi je pensais, c'était de chercher à évaluer les obligations de la compagnie découlant de la Loi de 1880. Naturellement les opinions diffèrent quant à la portée de ces obligations. J'imagine, M. Brazier, que vous trouveriez à redire à la déclaration émise par le Pacifique-Canadien à la page 9 de son mémoire. Je cite:

> Que le programme du service des trains de voyageurs suivi par la compagnie a été dans le meilleur intérêt du peuple canadien et a adhéré fidèlement aux engagements de la compagnie envers lui.

Vous n'admettriez pas la dernière partie de cette déclaration, et à ce sujet vous faites mention à la page 3 de votre mémoire, le mémoire de la province, qu'il serait possible d'accepter cet engagement et de le changer plus tard par consentement mutuel. Voudriez-vous développer cette thèse sans avoir à parler du recours possible à la Cour Suprême. Vous avez déjà dit qu'il serait possible que le Pacifique-Canadien s'adresse au Parlement pour être relevé de certaines obligations. Voudriez-vous nous donner le secours de votre expérience?

M. BRAZIER: Mon idée, Monsieur Bell est celle-ci. Si la loi telle qu'elle est impose une obligation à la compagnie, c'est une obligation envers le peuple canadien, et si la compagnie de chemin de fer est d'avis que l'exploitation des trains de voyageurs ne fait plus partie de l'exploitation des chemins de fer, je crois qu'elle devrait tout simplement s'adresser au Parlement et dire: «Les conditions ont changé depuis 1880. Le transport des voyageurs ne fait plus partie du service des chemins de fer et nous vous demandons par conséquent de nous en exempter, de nous permettre de ne plus transporter de voyageurs sur nos lignes, parce que cela ne fait plus partie de l'entreprise des chemins de fer.» J'avais une fois soumis un cas à la Commission des transports au sujet de la graine de lin, la question étant de décider si le lin était du grain et conséquemment susceptible de bénéficier des tarifs du grain de Crowsnest Pass provenant du port de Vancouver. Elle avait toujours été transportée aux tarifs du charbon à partir du port de Fort William, mais pas aux mêmes tarifs jusqu'à Vancouver. Les chemins de fer argumentèrent alors que le mot devait être interprété tel qu'il l'était en 1897 lorsque la convention de Crowsnest fut passée qu'à ce temps le lin était considéré comme un grain et qu'il l'était encore. Tel fut mon plaidoyer. C'était alors un grain et c'est encore un grain. Je dis donc que si vous cherchez à interpréter l'entente de 1880, il faut vous représenter ce qu'était un chemin de fer en 1880. Et si vous voulez dire qu'aujourd'hui un chemin de fer est quelque chose de différent, vous devriez amender la loi.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): On devrait y apporter un amendement et le Comité pourrait peut-être amorcer la chose en la recommandant dans sa conclusion.

M. BRAZIER: Je ne dirais pas ça.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Mon deuxième point, monsieur le président, c'est qu'il nous fait prendre nos responsabilités et formuler des propositions. Je

me demandais si M. Brazier était au courant des suggestions émises par les ingénieurs de locomotives, et je ne m'attends pas à ce que l'on passe jugement sur la sagesse de ces propositions. Je voudrais simplement savoir si, à la lumière de votre expérience, il existe un moyen pratique de réaliser ceci. Ils proposent, j'ai le texte avec moi, mais je me contenterai de le paraphraser, que de quelque manière on déclare les services minima de voyageurs nécessaires à l'intérêt public et qu'on établisse un corps ayant qualité pour rationaliser, ce sont les termes qu'ils ont employés, je crois. Peut-être quelque corps comme la Commission des transports; qu'il y ait entre les deux chemins de fer déclaration de responsabilité du maintien d'un minimum de service des voyageurs sous forme de subvention où tous deux pourraient puiser pour aider à maintenir ces services. Cela vous semble-t-il pratique à part la nationalisation complète des chemins de fer?

M. BRAZIER: A première vue, je puis difficilement trouver à redire à cette suggestion comme moyen de limiter le minimum que les chemins de fer sont tenus de respecter.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Une autre question, Monsieur le président. Comme beaucoup d'entre nous vous vous êtes ému, j'imagine, des pertes réelles du Pacifique-Canadien provenant de son service des voyageurs, telles que déclarées, peut-être plus ou moins que des chiffres produits par la Commission des transports de temps en temps. Je me demande si vous pourriez nous aider au sujet des analystes des coûts. On vous a peut-être dit qu'au début de notre séance du jour nous espérions obtenir des analystes indépendants des États-Unis pour déterminer le montant réel des pertes. Pensez-vous que nous allons recevoir de l'aide?

M. BRAZIER: Sans aucun doute; c'est une nouvelle technique qui en est à ses débuts. Si je ne me trompe, la première fois qu'on en a fait un usage très poussé dans le domaine des chemins de fer, ce fut à l'occasion de l'enquête royale de la Commission MacPherson alors qu'on effectua une étude des prix. Comme dans toute étude de ce genre, il y a beaucoup de cas qui relèvent uniquement du bon sens; je suis sûr toutefois que les chemins de fer, grâce à l'avènement de l'ordinatrice, sont maintenant à même de calculer les prix de revient, ce qu'ils n'auraient pu faire il y a quelques années. Vous pouvez, j'en ai la conviction, obtenir une bonne idée des prix à l'aide des méthodes modernes.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Une dernière question. Croyez-vous qu'une étude des obligations et impositions effectuée par une agence du genre d'une commission royale serait utile?

M. BRAZIER: Ces choses ont été examinées sur toutes leurs faces je ne sais combien de fois au cours des 50 dernières années. On en a rempli des volumes. Quant à moi, je ne vois aucune utilité à une commission royale à ce sujet.

M. BELL: (*Saint-Jean-Albert*): Vous ne pensez pas moins, n'est-ce pas, que l'idée d'une demande au Parlement d'amender la Loi a quelque mérite.

M. BRAZIER: Pourvu que la compagnie de chemin de fer le désire ainsi. Si elle désire être dispensée entièrement de l'exploitation de trains de voyageurs.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): En d'autres mots, à ce point, si elle désire comprimer davantage ce que vous avez appelé le strict minimum de service, vers la Colombie-Britannique par exemple, elle devrait pouvoir le faire.

M. BRAZIER: Il lui faudrait en obtenir l'autorisation du Parlement.

M. BELL: (*Saint-Jean-Albert*): Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Uniquement pour l'information du Comité, j'ai les noms de MM. Byrne, Saltsman, Ballard, Pascoe, Southam, O'Keefe, Caron, MacEwan.

M. BYRNE: Je serai très bref, monsieur le président. Je dois dire, Monsieur Brazier, que votre exposé est très acceptable du point de vue de la Colombie-Britannique même s'il favorise la compagnie un peu plus que les provinces des Prairies ne le voudraient. A la page 2 de votre mémoire, vous dites que le service des passagers a été de plus en plus abandonné, et vous n'y voyez aucune objection pourvu que cet abandon se fasse également dans toutes les parties du Canada. A votre avis, cet abandon s'est-il fait de façon discriminatoire?

M. BRAZIER: Nous étions il y a plusieurs années, lorsque nous avons présenté des suggestions à la Commission royale, favorables à l'abandon des lignes de transport des passagers qui n'étaient pas rentables. On s'est servi de nous, en Colombie-Britannique, de façon injuste en lançant le programme ici. Ce n'est pas toute l'histoire, mais il est vrai qu'on a éliminé l'un des principaux services en Colombie-Britannique, le Kettle Valley qui traversait votre partie de la Colombie-Britannique; le service ferroviaire de transport des passagers n'existe donc plus dans le sud de la province de la Colombie-Britannique depuis 1964. Depuis deux ans et demi.

M. BYRNE: D'après votre déclaration, vous croyez que la compagnie corporative devrait utiliser les profits d'opérations autres que le transport des marchandises pour financer le service des passagers au besoin. Le Pacifique-Canadien détient une part majeure, c'est-à-dire la majorité des actions de la *Consolidated Mining and Smelter Co.* (COMINCO) que vous avez mentionnée plus tôt, compagnie qui, en retour, possède une compagnie de service public et qui fabrique de l'engrais. Serait-il juste qu'ils augmentent le prix de l'engrais ou le prix des services publics pour défrayer ces services de transport ferroviaire?

M. BRAZIER: Je n'oserais jamais le suggérer, monsieur Byrne. La chose se complique du fait que les filiales de la compagnie se lancent dans d'autres domaines d'affaires; mais, à mon avis, vous devez considérer les recettes que retire la *Consolidated Mining* strictement comme le montant des dividendes versés par cette compagnie au Pacifique-Canadien n'importe quelle année.

M. BYRNE: Vous avez dit, en réponse à une question, que la *Consolidated Mining and Smelting Co.* était l'une des filiales les plus rentables de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, l'acquisition de la *Consolidated* étant expliquée, de façon sous-entendue, par quelque octroi ou quelque chose du genre. La *Consolidated*, COMINCO, a été acquise par option d'actions alors que la compagnie minière était sans le sou.

M. BRAZIER: Même s'il ne s'agissait là que d'un placement d'affaires de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et, sauf erreur, on essayait par là de protéger le trafic-marchandises en provenance de l'ancien Trail Smelter avant que ce service ne soit abandonné.

M. BYRNE: Je suis certainement porté à vous approuver, la situation des tarifs-marchandises ici en Colombie-Britannique étant si importante, mais il est parfaitement juste de dire, car après tout le transport ferroviaire fait partie de l'entente de 1880, que nous devrions utiliser d'autres bénéfices de l'exploitation pour financer une section de l'exploitation des chemins de fer, autres que le tarif-marchandises même.

M. BRAZIER: Il serait certainement difficile de trouver un placement normalement direct des fonds de la compagnie à ce moment, mais par exemple, ici dans la cité de Vancouver, comme vous le savez, le Pacifique-Canadien s'est tout d'abord introduit à Port Moody, à peine dix ou douze milles du port et a obtenu une étendue importante de terrain en cet endroit qui forme maintenant une bonne partie de la cité de Vancouver, pour construire la voie reliant Port Moody à Vancouver. Tout était relié à la voie ferrée; maintenant, ces terrains ont été vendus, et l'argent a été placé. Reste à juger la partie de ce placement qui devrait maintenant être affectée au financement de l'exploitation du chemin de fer.

M. BYRNE: Une dernière question. Selon vous, le PGE ne reçoit pas de subsides. N'est-il pas vrai que les deux grandes compagnies de chemin de fer du Canada ont reçu un subside au lieu d'augmentations du tarifémarchandises en vertu d'une décision de la Commission des transports, décision qui ne touche pas le PGE. Le PGE peut toujours imposer les taux nécessaires pour continuer à...

M. BRAZIER: Leurs taux correspondent aux taux réduits moyennant subside des deux compagnies de chemin de fer.

M. BYRNE: Ils ne sont pas directement touchés.

M. BRAZIER: Non, ils ne tombent pas sous la juridiction de la Commission des transports.

M. BYRNE: C'est tout.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous dit qu'ils ne tombent pas sous la juridiction de la Commission des transports? Non. Le PGE ne tombe pas sous la juridiction de...

M. BRAZIER: Non, l'entreprise ne concerne que la province de la Colombie-Britannique.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Saltsman.

M. SALTSMAN: On a répondu à ma question.

M. BALLARD: Il en est presque de même pour moi. Je voulais encore poser une question quand M. Byrne a commencé. J'aimerais poser quelques questions à M. Brazier. Il a mentionné les subventions accordées au Pacifique-Canadien. Dans les provinces des Prairies, le Pacifique-Canadien a retenu, sauf erreur, les portions de terrains à numéros impairs, sur 20 milles, environ, des terres principales accordées au Pacifique-Canadien en vertu de l'entente de 1880. Cette entente prévoyait-elle le même genre d'octroi pour le Pacifique-Canadien dans la province de la Colombie-Britannique même?

M. BRAZIER: Il ne s'agit pas de la même entente, je pense, mais on a accordé le même genre d'octroi de terres. La province de la Colombie-Britannique a cédé ce qu'on appelle la ceinture ferroviaire au gouvernement du Dominion qui l'a utilisée à cette fin. Le reste de la ceinture ferroviaire de terrain a été retourné à la province de la Colombie-Britannique en 1939 environ. J'hésite à en dire plus à ce sujet mais le gouvernement provincial a accordé un octroi semblable, ici. Nous étions dans une situation quelque peu différente car nous étions une colonie de la Couronne avant de nous joindre à la Confédération.

M. BALLARD: Dans les provinces des Prairies, le droit de passage des chemins de fer ainsi que toutes les commodités nécessaires à l'exploitation d'une ligne ferroviaire sont exempts de taxes provinciales et municipales. Est-ce le cas en Colombie-Britannique?

M. BRAZIER: Non; on trouve quelques exemptions, je crois, mais ce n'est pas la même exemption générale accordée dans les provinces des Prairies.

M. BOULANGER: Il y en a?

M. BRAZIER: Il y en a quelques-unes; il y en a eu quelques-unes. Qu'elles soient toujours en vigueur, ou non, je ne le sais pas. On a conclu des contrats spéciaux à l'époque.

M. BALLARD: L'entente de 1880 ou la Loi de 1881, spécifient que la compagnie doit dorénavant et pour toujours maintenir le travail et l'exploitation de façon efficace de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien. Pour déterminer si le train «Dominion» doit être éliminé et même si le «Canadian» devrait l'être, comment allons-nous définir l'efficacité. Existe-t-il une méthode pour définir l'exploitation efficace d'une compagnie ferroviaire? Doit-on tenir compte du transport des marchandises ou doit-on nécessairement inclure le mouvement des passagers? Connaissez-vous une méthode permettant d'obtenir une définition de la façon d'interpréter le mot «efficacement»?

M. BRAZIER: A mon avis, vous devez en juger relativement à l'exploitation des autres opérations du chemin de fer en existence au moment même où vous faites enquête. Tout ce que je voulais dire ou que j'essayais de dire est que vous pouvez exploiter une compagnie ferroviaire de façon très efficace et pourtant de façon très peu rentable; la rentabilité et l'efficacité ne correspondent nécessairement pas, mais à mon avis il s'agit de veiller à ce que la compagnie utilise le même équipement moderne que les autres compagnies ferroviaires et qu'elle donne les mêmes sortes de services; ces normes changent avec le temps.

M. BALLARD: Autrement dit, l'efficacité n'est pas nécessairement liée à la rentabilité. J'ai appris avec intérêt que vous avez soumis plusieurs réclamations à la Commission des transports.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur Ballard, ne pourriez-vous pas vous tourner un tout petit peu, votre voix est enregistrée au microphone ici et le reporter a peine à vous entendre.

M. BALLARD: Je m'excuse; je parlais délibérément de l'autre côté, monsieur Brazier, en direction du microphone. Je n'essayais rien d'autre. J'ai appris avec intérêt, monsieur Brazier, que vous avez présenté plusieurs soumissions à la Commission des transports au cours des années, et je me demande si, à votre avis, les décisions de la Commission des transports ont été justes et équitables, ou est-ce une question trop embarrassante?

M. BRAZIER: J'ai recommandé et interjeté des appels au Conseil privé contre la Commission. En qualité d'avocat, pourvu que j'ai droit d'appel, j'accepte le jugement du tribunal inférieur. Je n'hésite pas à dire qu'à mon avis ses décisions étaient justes; qu'elle ait eu raison ou qu'elle se soit trompée sur les faits qui lui ont été présentés, voilà une autre affaire.

M. BALLARD: Diriez-vous qu'elle a été impartiale?

M. BRAZIER: Oui, je n'ai jamais soupçonné quelque partialité que ce soit en faveur des chemins de fer contre le public en général que nous prétendions représenter.

M. BALLARD: A votre avis, monsieur, est-ce qu'une part de nos problèmes avec les chemins de fer, et la chose m'a été suggérée récemment par un membre du Comité, au Canada vient de ce que les gouvernements provinciaux et fédéral ont plus ou moins subventionné d'autres moyens de transport et d'autres

moyens de déplacement des marchandises? Par cela j'entends que les gouvernements provinciaux et fédéral ont fourni des terres pour routes destinées aux autobus et aux convois de marchandises, et de cette façon, ont probablement accentué les problèmes des deux compagnies de chemin de fer.

M. BRAZIER: Au sujet des routes, toutes les études que j'ai en main indiquent que les taxes provinciales pour les routes, perçues, suffisent à couvrir les frais des terres pour routes ainsi fournies. Il faut, bien entendu, que les autos de passagers et les camions soient compris; mais je n'ai jamais considéré la cession de routes comme une subvention importante pour le transport routier.

M. PASCOE: Ce mémoire, très bien préparé, offre beaucoup d'intérêt mais nous nous posons tous à peu près les mêmes questions et il est inutile de les répéter. Je voulais revenir sur ce contrat de 1880, mais celui-ci a été passablement bien couvert, à l'exception d'un point; vous avez dit en effet «revisé par consentement mutuel». Vous voulez dire, j'imagine, par les compagnies de chemin de fer et le gouvernement fédéral. A votre avis, le gouvernement provincial devrait-il être consulté dans cette affaire?

M. BRAZIER: Oui, nous espérions pouvoir donner notre opinion sur cette question. Je pensais réellement dans cette phrase à la compagnie de chemin de fer et au Parlement du Canada parce qu'il s'agit d'une loi du Parlement du Canada, et j'espère bien leur donner une occasion comme celle-ci de présenter leurs réclamations au Comité.

M. PASCOE: Vous voulez dire que les députés des différentes provinces devraient donner leur avis.

M. BRAZIER: Que nous pourrons présenter nos réclamations, comme nous le faisons aujourd'hui, au Comité à qui sera renvoyé ce bill.

M. PASCOE: A la page 2, vous dites que les compagnies de chemin de fer ont pris la décision de lancer un plan général pour l'abandon du service passager, et vous dites «les compagnies de chemin de fer» au pluriel. Je croyais que le National-Canadien essayait d'encourager le service des passagers, pourquoi dites-vous donc «les compagnies de chemin de fer»?

M. BRAZIER: Sauf erreur, comme je l'ai lu dans les rapports des transports, le National-Canadien a également abandonné certains services. De façon générale, il peut encourager le mouvement des passagers sur sa ligne principale, mais il a tout de même abandonné ces services dans certaines parties du Canada.

M. PASCOE: Vous admettez qu'il essaie d'encourager le service des passagers.

M. BRAZIER: Oui.

M. PASCOE: A un certain moment, vous parlez des autorails Budd ou des unités automotrices. A votre avis, un nombre plus élevé de parloirs sur le *Canadian* ou quelque chose du genre des autorails aiderait-il?

M. BRAZIER: Franchement, je ne le crois pas, pour cette province, et c'est là une opinion très personnelle.

M. PASCOE: Vous parlez de cette province-ci?

M. BRAZIER: Je n'oserais me prononcer sauf pour la Colombie-Britannique.

M. PASCOE: Je m'intéresse particulièrement à votre graphique indiquant une augmentation pour les mois de juin, juillet et août. Vous imputez cette augmentation plutôt au mouvement touristique, mais il ne faut pas oublier, d'après les preuves apportées, que le *Dominion* pendant l'été a augmenté ce qu'on appelle sa capacité. Les wagons-dortoirs et les wagons-restaurants, entre autres, sont inclus, alors qu'ils le sont plus ou moins souvent plus tard. Est-il juste de dire que la capacité accrue a contribué à encourager le mouvement des passagers?

M. BRAZIER: A mon avis, les deux choses se complètent, mais c'est le service des passagers qui a réellement augmenté le volume.

M. PASCOE: Vous ne pensez pas que le fait de réduire la capacité plus tard, comme l'a fait le Pacifique-Canadien, a contribué à diminuer le trafic-passager.

M. BRAZIER: Oui; on s'est plaint du *Dominion* et de la façon que ce train était exploité pendant la saison morte; les commodités laissaient à désirer et étaient peu attrayantes pour le public voyageur et à la longue, bien entendu, diminuaient le nombre des voyageurs voulant les utiliser.

M. PASCOE: Dans la préparation du mémoire, vous êtes-vous préoccupés vraiment de vous informer des difficultés qu'on éprouve à retenir des places sur les trains?

M. BRAZIER: Nous avons entendu des rumeurs à cet effet, particulièrement pendant l'été; il était difficile de retenir des places pour le jour où vous vouliez voyager. L'association touristique ici n'a pu nous fournir de données spécifiques à ce sujet, bien qu'elle ait entendu et reçu des plaintes de temps à autre.

M. PASCOE: Je veux vous poser une seule autre question, qui vous embarrassera peut-être, je ne le sais pas. A votre avis, le Pacifique-Canadien a-t-il décidé délibérément d'abandonner le service des passagers?

M. BRAZIER: Je ne pourrais me prononcer sur ce point.

M. PASCOE: C'est ma dernière question, donc.

M. SOUTHAM: Merci, monsieur le président. Je me joins à mes amis, MM. Bell et Byrne, pour féliciter M. Brazier de son mémoire complet et de ses réponses franches. J'ajoute que la plupart des questions inscrites ici ont été posées et réglées, mais une chose qui m'intéresse énormément, après avoir écouté les témoins lors de ces audiences, est une discussion portant sur la comptabilité. M. Bell a mentionné la chose, ainsi que M. Olson. Le Pacifique-Canadien a parlé de ce qu'il nomme une «analyse régressive» qui est passablement compliquée, et parfois les moyens justifient la fin à cet égard. Diriez-vous, monsieur Brazier, que vous nourrissez quelques doutes sur les conclusions économiques du Pacifique-Canadien fondées sur des chiffres indiquant que cette compagnie devrait diminuer ses services, ou approuvez-vous les mesures prises par le Comité, à savoir la consultation d'experts en comptabilité indépendants pour vérifier, plus ou moins, ces chiffres.

M. BRAZIER: Je crois fermement que ces chiffres devraient être vérifiés.

M. SOUTHAM: Je suis heureux de vous l'entendre dire, c'est l'un des sujets, le sujet important, sur lequel portent les discussions. Je veux maintenant revenir à un point soulevé par M. Pascoe. Il est embarrassant, je sais, mais la

question a suscité beaucoup de discussions et, d'après moi, «plusieurs témoins ont vertement critiqué le fait que le Pacifique-Canadien envisage apparemment de diminuer les services, ou diminue ces services, ou a décidé de décourager délibérément la clientèle éventuelle de son service des passagers». Cette remarque a été faite maintes et maintes fois. Le Pacifique-Canadien, évidemment, nie cette pratique avec force. Je voulais vous demander si vous aviez des observations à formuler à cet égard, ou si vous aviez des preuves concrètes à cet effet, ici en Colombie-Britannique, car il s'agit d'un point crucial dans toute cette suite d'audiences que nous avons entendues.

M. BRAZIER: Je ne peux ajouter à ce que j'ai déjà dit. A mon avis, monsieur, on a tendance à se plaindre, de temps à autre, des trains surchargés, de l'attente en ligne pour être servi aux repas; mais je n'ai jamais considéré ces plaintes autrement que comme une sorte de droit général qu'ont les Canadiens, le droit d'exprimer leurs propres opinions sur tout ce qu'ils n'approuvent pas complètement. Je ne puis dire si la compagnie a pris position dans un sens ou dans l'autre.

M. SOUTHAM: Je vous pose cette question, monsieur le président, parce que, comme je le disais, un certain nombre de témoins ont soulevé ce point, et nous avons cru, le Comité étant sur les lieux, qu'il nous serait possible d'obtenir des preuves concrètes ici même. Dans ce cas, le sujet constituerait un facteur très important dans notre décision; mais si vous ne voulez pas faire de commentaire, nous pouvons obtenir plus de détails à ce sujet d'une autre façon.

Le Pacifique-Canadien et les témoins ne semblent pas s'entendre sur la validité, à l'heure actuelle, du contrat de 1880, qui oblige le Pacifique-Canadien à fournir le service dans l'intérêt national ou l'intérêt public. A votre avis, le Pacifique-Canadien insiste-t-il trop sur la demande réelle ou l'aspect économique de cette question au détriment de l'intérêt public?

M. BRAZIER: Oui, je ne puis blâmer le Pacifique-Canadien de mettre les choses aussi belles que possible pour sa cause. Les personnes qui font opposition ont une cause très solide en leur faveur et votre Comité, bien entendu, doit juger les mérites des deux parties.

M. SOUTHAM: J'ai posé la question parce que je m'intéresse beaucoup aux propositions voulant que nous devrions peut-être nous adresser au Parlement du Canada ou aux cours d'appel pour obtenir une nouvelle interprétation de la Loi à la lumière du contrat de 1880 ou de 1881, et remettre les choses dans leur perspective propre. Bien entendu, la chose est possible et ne l'est pas. M. Pascoe a mentionné les rames Budd et les autorails. Je ne suis pas très certain si vous pensiez, monsieur Pascoe, aux points, en Colombie-Britannique, situés sur les terrains principaux ou si vous pensiez aux embranchements. Je songe à la possibilité de placer les rames Budd sur certains de ces embranchements, à travers tout le Canada, en particulier dans la région centrale que notre «Canadian» actuel traverse au milieu de la nuit et sur lequel le service est difficile à obtenir. Voici ma question. Proposez-vous que les rames Budd ou les autorails du jour soient placés sur ces embranchements pour amener les passagers vers la voie principale du Pacifique-Canadien?

M. BRAZIER: En Colombie-Britannique, il ne reste plus aucun embranchement au service des passagers, nous n'avons que la voie de service principale.

M. SOUTHAM: A votre avis, serait-il efficace de placer un autorail Budd, comme c'est le cas, par exemple, entre Saskatoon et Regina, pour amener les passagers à la ligne principale ou non?

M. BRAZIER: Non, je ne puis voir comment la chose serait efficace dans cette province-ci, peut-être en raison de la géographie de la province elle-même, où on ne trouve pas de régions planes comme dans les provinces de la Saskatchewan et du Manitoba; nous vivons au milieu de vallées.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous invoquer le Règlement?

M. BOULANGER: Les orateurs ont-ils tous parlé en ordre?

Le PRÉSIDENT: Non, non.

M. BOULANGER: Je peux attendre à la fin.

M. O'KEEFE: Monsieur le président, comme je viens de Terre-Neuve, à l'autre bout du pays, inutile de vous dire combien je m'intéresse à ce problème particulier. Toutefois, toutes les questions auxquelles je pense ont été posées par les membres, en particulier par M. Andras ici, et pour économiser du temps, je ne poserai pas de questions, mais je vais toutefois dire aux témoins, surtout à M. Brazier, qu'ils ont répondu à nos questions de façon très utile, très efficace, très effective, très rassurante et très explicite, mais ai-je bien entendu M. Brazier dire que le service actuel du Pacifique-Canadien ne semblait pas devoir être diminué de nouveau?

M. BRAZIER: D'après la déclaration de M. Crump et de M. Sinclair, nous pouvions nous attendre à ce que le «Canadien» fonctionne plusieurs années encore.

M. O'KEEFE: Est-ce certain?

M. BRAZIER: C'est ce que nous aimerions, pour ne pas être encore une fois confrontés avec une demande à la Commission des transports pour discontinuer le service du train.

M. O'KEEFE: Pouvez-vous proposer des garanties que nous pourrions soumettre comme Comité?

M. BRAZIER: J'ai été sous l'impression que le Comité recommanderait au Parlement que les réductions ont maintenant atteint leur minimum et qu'il fallait prendre des mesures pour empêcher toute nouvelle réduction du service.

M. O'KEEFE: Merci, monsieur Brazier.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Caron.

M. CARON: Monsieur Brazier, dans la loi de 1881, à la page 8, au chapitre 7, les trois dernières lignes se lisent comme suit:

> «Et la compagnie devra dorénavant et toujours maintenir le travail et l'exploitation de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien».

Est-ce que cela inclut le train de passagers et les convois de marchandises?

M. BRAZIER: Oui.

M. CARON: Dans la discussion de l'abandon du *Dominion*, vous représentiez la province à l'époque, je crois, a-t-on tenu compte de ce fait?

M. BRAZIER: Oui; la question a été soumise à la Commission des transports.

M. CARON: Et celle-ci a effectivement déclaré que le Pacifique-Canadien avait le droit d'éliminer le *Dominion* de toutes façons?

M. BRAZIER: Oui.

M. CARON: Même si la compagnie devait «pour toujours» assurer le service des trains de passagers?

M. BRAZIER: La Commission des transports a simplement jugé, d'après moi, monsieur, que cet article n'obligerait pas la compagnie à maintenir un train en particulier mais la Commission n'est certainement pas allée jusqu'à dire que la compagnie pouvait abandonner complètement le service des passagers.

M. CARON: Si ma mémoire est bonne, j'ai lu un rapport de la Commission déclarant que pour la période estivale la compagnie allait remettre le *Dominion* et le *Canadian* en service.

M. BRAZIER: Non; la Commission a émis une décision supplémentaire par la suite, permettant l'interruption du service pour l'année complète, à la condition que la compagnie ferroviaire maintienne l'équipement disponible au cas où il serait requis en 1967.

M. CARON: Oui. Vous croyez donc qu'il serait possible, si les recettes du transport des marchandises devaient demeurer au même niveau, de maintenir le service des passagers, y compris le revenu des marchandises et des passagers, si les recettes du transport devaient demeurer au même niveau.

M. BRAZIER: Je regrette, mais je ne comprends pas très bien votre question, monsieur.

M. CARON: A supposer que nous unissions les recettes des marchandises et des passagers, les recettes du transport des marchandises, à votre avis, seraient-elles assez élevées pour permettre à la compagnie de fournir le service des passagers au même moment.

M. BRAZIER: Elles l'ont toujours été.

M. CARON: Vous ne savez pas si elles le sont à l'heure actuelle.

M. BRAZIER: Non.

M. CARON: A votre avis, le Pacifique-Canadien n'a-t-il pas porté autant d'attention à la publicité que le National-Canadien?

M. BRAZIER: Une bonne partie de la publicité que j'ai vue personnellement était faite conjointement par les deux compagnies, monsieur.

M. CARON: Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont-ils annoncé les tarifs rouges, blancs et bleus? Le Pacifique-Canadien a-t-il fait cette annonce?

M. BRAZIER: Si ma mémoire est bonne, à un certain moment le Pacifique-Canadien s'est joint au National-Canadien pour la même réclame.

M. CARON: Dans certaines lignes seulement, pas dans l'ensemble. Le Pacifique-Canadien a utilisé la réclame du National-Canadien, pas pour le Pacifique-Canadien. A votre avis, si la compagnie avait fait un peu plus de publicité, aurait-elle retiré plus de bénéfices?

M. BRAZIER: Je ne puis formuler d'opinion à ce sujet, je regrette.

Le PRÉSIDENT: Monsieur MacEwan?

M. MACEWAN: Aucune question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hymmen?

M. HYMMEN: Monsieur le président, après avoir entendu quinze orateurs, j'ai eu la réponse à la plupart de mes questions.

Le PRÉSIDENT: Les règles du jeu sont ainsi, Monsieur Hymmen.

Mr. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, ne serait-ce pas une bonne idée si ceux qui n'ont pas eu la chance de se faire valoir au cours de la première partie de la matinée puissent avoir la préférence lorsque les prochains mémoires seront présentés?

Le PRÉSIDENT: Lorsque l'exposé de M. Brazier sera terminé, les questions qui seront posées au sujet du prochain mémoire se dérouleront suivant l'ordre des noms inscrits sur ma liste. C'est ainsi que les choses se sont passées jusqu'à aujourd'hui et nous continuerons dans cette ligne de conduite.

M. HYMMEN: Je veux tout simplement poser une question à M. Brazier. Ce comité ne siégera plus avant notre arrivée à Calgary. Dans le mémoire présenté au nom du gouvernement de Colombie-Britannique, vous parlez pour certains individus et certaines régions, particulièrement au nom des maires de Kamloops, de Revelstoke et de plusieurs autres collectivités. Je suis intéressé aux questions, aux réponses et aux commentaires faits au sujet des wagons Budd. Si je comprends bien, ces collectivités sont situées le long de la voie principale du Pacifique-Canadien et le train transcontinental ne s'arrête pas là, et conséquemment, les gens sont obligés de se rendre en d'autres endroits.

M. BRAZIER: Kamloops et Revelstoke sont toutes deux des points d'arrêt. Kelowna n'est pas située le long de la ligne principale, elle se trouve dans la vallée de l'Okanagan, à quelque cent milles de la voie ferrée, et il faut prendre un autobus pour se rendre à la voie principale, soit jusqu'à Salmon Arm ou à un endroit environnant.

M. HYMMEN: Je sais que vous avez déjà répondu aux questions au sujet du wagon Budd ou du train journalier, et que vous avez expliqué que ce train ne donnait pas un rendement satisfaisant à cause de l'aspect géographique de la province. Mais, pour revenir à cette question que nous avons déjà discutée, c'est-à-dire celle de la réduction et la cessation des services, quel est donc le problème qui se présente si ces gens peuvent accéder à la voie principale en empruntant les services d'autobus convenables, et qu'ils peuvent s'y rendre, que le Pacifique-Canadien offre ce service ou non? Je sais pour ma part que les choses se passent ainsi même en Ontario. Je ne vois réellement pas où est le problème.

M. BRAZIER: Au sujet des wagons Budd, ma suggestion portait sur le fait qu'en raison du terrain de la Colombie-Britannique, ils ne pourraient être utilisés à bonne fin s'ils étaient en service. Je sais qu'on les a utilisés dans la Vallée de l'Okanagan pour se rendre à la voie principale du chemin de fer, mais le trajet est relativement court et je ne crois pas qu'ils soient essentiels.

M. HYMMEN: Sommes-nous tous vraiment familiers avec le sujet en question? Personnellement, je conçois un wagon Budd comme un train de jour constitué d'une unité actionnée par un moteur placé à l'avant du véhicule et les sièges à l'arrière; ce mode de transport a été utilisé dans certaines régions de l'Ontario au cours des quelques dernières années. Si vous pouvez transporter rapidement ces voyageurs à la ligne principale, je veux dire confortablement, je n'y vois pas de problème. C'est tout ce que j'avais à dire pour le moment.

Le PRÉSIDENT: C'est le dernier orateur, à moins que nous recommençions.

M. HOWE: Lorsque nous en sommes arrivés sur la question des trains de jour, si j'ai bien compris, ces trains sont utilisés sur l'île de Vancouver. Leur rendement est-il satisfaisant à cet endroit?

M. BRAZIER: D'après mes renseignements, le service serait plutôt lent en raison des nombreux arrêts qu'ils doivent effectuer et qu'ils sont très peu utilisés par les gens.

M. HOWE: Je me reporterai donc à la question posée par M. Rock qui demandait si la lenteur du service était causée par le nombre d'arrêts et non par la vitesse à laquelle le train voyage.

M. CANTELON: J'aurais quatre petites questions lesquelles peuvent être probablement répondues par un oui ou un non. Elles ont été sur le tapis avant, mais pour ma propre satisfaction, puis-je résumer ce que vous avez dit? D'après vos propos, je conclus qu'il existe une demande pour servir les voyageurs en Colombie-Britannique?

M. BRAZIER: Oui.

M. CANTELON: Deuxièmement, croyez-vous qu'il existe vraiment une demande telle que définie par la compagnie de chemin de fer c'est-à-dire une demande de service à des tarifs qui peuvent défrayer les coûts de la mise en œuvre de ce service?

M. BRAZIER: C'est une question un peu plus difficile à répondre car en ma connaissance, les chemins de fer n'ont jamais spécifié exactement ce que le coût représenterait.

M. CANTELON: Bien entendu, ils nous disent que le «*Dominion*» seul leur a coûté $10 millions. Je présume que vous croyez que la demande serait assez importante au cours de la saison du tourisme?

M. BRAZIER: Oui.

M. CANTELON: Alors, si le service n'est pas exécuté lorsque le tourisme est plus rare, n'y aurait-il donc pas un mauvais partage des ressources s'ils devaient entretenir cet équipement lorsqu'il n'est pas en usage?

M. BRAZIER: Non monsieur car vous devez vous en tenir à un minimum même en dépit du coût, il faut maintenir un service en tout temps, si réduit soit-il.

M. OLSON: Monsieur le président, je serai très bref mais il y a quelques suggestions intéressantes dans ce mémoire que j'aimerais voir précisées. La première a trait à la définition de ce revenu qui n'est pas relié au chemin de fer. J'avais cru, Monsieur Brazier, comprendre très bien ce point jusqu'à ce que certaines questions vous soient posées à ce sujet. Vous avez suggéré que ces revenus non reliés au chemin de fer soient utilisés pour le fonctionnement des chemins de fer. Est-ce que vous limitez ce revenu non relié au chemin de fer à celui retiré directement des octrois de concessions et des dons de terres et autres qui ont été légués aux chemins de fer.

M. BRAZIER: Non, très sincèrement, Monsieur Olson, je considère cela comme je l'ai toujours fait, soit de la façon que le Pacifique-Canadien le conçoit en les classant comme leurs autres revenus.

M. OLSON: N'ont-ils pas d'autres revenus?

M. BRAZIER: D'autres revenus.

M. OLSON: Mais particulièrement aux développements miniers et des profits qui découlent de ces développements miniers qui ont pu se trouver sur les terres qui leur ont été léguées ou ne les avez-vous pas séparés?

M. BRAZIER: Non, je ne le ferais pas: mais je crois qu'il est justifié de dire que les revenus découlant de ces sources devraient être utilisés au coût

d'entretien et il existe sans doute quelques dividendes perçus de certains investissements particuliers lesquels n'avaient aucun lien avec la construction du chemin de fer.

M. OLSON: J'aimerais vous demander si vous croyez oui ou non que le rapport entre le coût et le revenu pourrait être modifié si le Pacifique-Canadien avait réellement tenté d'attirer les voyageurs de chemin de fer à faire affaire avec eux. Croyez-vous qu'ils ont fait un effort pour rendre rentable le service de chemin de fer aux voyageurs ou tout au moins, qu'ils ont tenté de réduire le déficit au minimum? Avez-vous songé à cet aspect de la question?

M. BRAZIER: Personnellement, je dirais que je crois qu'ils l'ont fait. Je crois qu'ils ont lutté contre une tendance qu'ils ne peuvent réussir à maîtriser.

M. OLSON: Je vous demande cela car dans le mémoire, vous mentionnez que leurs critiques (et je suis persuadé que vous parliez des personnes qui vous ont écrit) s'accordent généralement à dire que le Pacifique-Canadien a toujours fait l'impossible afin d'empêcher les voyageurs d'utiliser le transport ferroviaire. Là, je peux comprendre pourquoi vous mentionnez leurs critiques. Il s'agit des maires et des autres gens des différentes villes et villages dispersés en Colombie-Britannique, et c'est la raison pour laquelle je vous demande si oui ou non vous croyez que la proportion du coût du revenu aurait pu être différente, s'ils n'avaient pas découragé le transport des passagers.

M. BRAZIER: Je ne crois pas.

M. OLSON: Maintenant, il y aurait seulement un autre point que j'aimerais signaler et le voici. Je désire éclaircir cette question sur laquelle vous vous êtes reporté au sujet du consentement mutuel en autant que toute autre révision du contrat soit concernée. Cela se passe-t-il exclusivement entre la compagnie de chemin de fer et le parlement canadien sans que personne d'autre ne soit consulté dans cette affaire?

M. BRAZIER: Je crois qu'ils sont les ayants droit du contrat.

M. OLSON: Alors, ne croyez-vous pas que tous ces changements aux services des passagers de chemin de fer pourraient être soumis au parlement pour une décision? Je me demandais quelle serait votre réaction si le parlement établissait une politique et qu'ensuite évidemment, cette politique était appliquée par la Commission des transports.

M. BRAZIER: J'ai toujours eu l'impression qu'il incombait au parlement d'établir certaines politiques pour qu'elles soient ensuite appliquées par un corps administratif.

M. OLSON: Vous ne préconisez pas que chaque demande de réduction ou de renonciation devrait être présentée au parlement?

M. BRAZIER: Non, non.

M. OLSON: Selon vous alors, il n'y a eu aucune politique d'établie en rapport avec ce contrat ou en ce qui a trait à l'obligation du Pacifique-Canadien vis-à-vis ses services aux passagers.

M. BRAZIER: Non certainement pas par le parlement.

M. OLSON: Une dernière question, monsieur le président. Alors, présentement en autant que votre soumission au nom du gouvernement de la Colombie-Britannique est concernée, si vous pouviez obtenir les services additionnels, supposons du *Dominion* ou une seconde section du *Canadian* réinstallée ou innovée pour la saison estivale et une certaine assurance que le *Canadian* continuerait à fonctionner quotidiennement pour douze mois, cela pourrait suffire à vos besoins pour cette année?

M. BRAZIER: C'est exact.

M. OLSON: Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je suis heureux que l'interrogatoire de M. Brazier soit terminé. Je désire vous remercier au nom du comité, M. Brazier pour votre très claire présentation et pour le temps que vous avez passé avec nous pour répondre aux questions. Nous sommes fort heureux que le gouvernement de la C.-B. ait cru bon de nous soumettre ce mémoire. Je suis certain qu'à la lumière de questions posées par les membres du comité, il y a certaines questions ici qui revêtent un caractère extrêmement intéressant pour les membres, certaines des questions qui ont été soulevées au cours des assemblées précédentes ont été discutées, et vous avez présenté certains autres points qui constitueront une source d'idées nouvelles à être discutées plus tard par ce comité. Je désire vous remercier M. Brazier pour votre excellente présentation et merci d'avoir bien voulu assister à notre réunion.

M. BOULANGER: Je voudrais invoquer le Règlement avant le départ de M. Brazier.

Le PRÉSIDENT: Quel est votre rappel au Règlement, M. Boulanger?

M. BOULANGER: Une explication de ce que j'ai dit au tout début et qui est très important pour moi.

Le PRÉSIDENT: Une explication ne relève pas du Règlement; alors je vous déclare que vous allez à l'encontre du Règlement en l'occurrence.

M. BOULANGER: Alors, j'invoque le règlement.

Le PRÉSIDENT: Sur quel point?

M. BOULANGER: Au début, j'ai déclaré à Monsieur Brazier que je ne comprenais pas très bien l'anglais.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre. Monsieur Boulanger, je vous en prie. Il ne s'agit pas d'une question relative au Règlement, et je vous enlève donc la parole.

M. BOULANGER: Comment le savez-vous. Je n'ai même pas dit ce que je voulais dire.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. BOULANGER: Très bien, je le soumettrai comme question de privilège.

M. ROCK: Monsieur le président, vous pourriez au moins entendre ce qu'il a à dire.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît, Monsieur Rock, je suis au courant du point en litige: Monsieur Boulanger m'en a lui même informé. Il désire expliquer au comité certaines déclarations qu'il a faites. Maintenant, je prétends qu'il n'y a pas de question relative au Règlement dans les propos qu'il désire expliquer. Il n'y a pas de question relative au Règlement. Nous devons nous soumettre au Règlement de ce comité et je la déclare à côté de la question. Monsieur Boulanger.

M. BOULANGER: Très bien, alors je demande la parole pour une question de privilège.

Le PRÉSIDENT: S'il s'agit d'une question de privilège, très bien, mais il n'y a pas de question relative au Règlement.

M. BOULANGER: Ceci peut être de peu d'intérêt pour vous Monsieur le président, mais c'est très important pour moi.

Le PRÉSIDENT: Vous avez une question de privilège, Monsieur Boulanger? Très bien, posez votre question?

M. BOULANGER: J'ai dit au début, Monsieur Brazier, que, parce que je n'étais pas parfaitement bilingue, j'éprouvais de la difficulté à comprendre la langue anglaise et, ai-je ajouté, «l'accent de Vancouver». Or, ma question de privilège porte sur ceci: lorsque j'ai dit que je ne comprenais pas les gens de l'Ouest, je voulais dire que je ne comprenais pas l'anglais charmant et typique de l'Ouest du Canada.

Un honorable DÉPUTÉ: Ha! ah! ah!, très bien.

M. BOULANGER: Je suis très content de la façon dont vous m'avez traité dans l'étude de ce mémoire ici. Je veux simplement vous remercier, Monsieur Brazier.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain, Monsieur Boulanger, que Monsieur Brazier et les autres gens qui sont ici se rendent compte qu'avec votre douceur charmante et agréable vous ne vouliez blesser personne. Merci, Monsieur Brazier.

M. BOULANGER: Il nous faut surveiller la presse.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous allons demander une suspension de cinq minutes et revenir ici à 12 h. 15, mais pas plus tard, s'il vous plaît. Cela nous permettra de nous détendre.

(Après la suspension de la séance)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons un quorum. Nous aurons la Fraternité des employés de train de chemin de fer, Monsieur Beatty ou Monsieur Colbourne, ou la délégation, quelle qu'elle soit, de la fraternité, qui est ici. Voudriez-vous vous approcher, s'il vous plaît.

Monsieur Colbourne, veuillez vous asseoir.

M. COLBOURNE: Merci.

Le PRÉSIDENT: Quel est votre titre particulier dans la fraternité, Monsieur Colbourne?

M. COLBOURNE: Un comité a été établi pour s'occuper de cette proposition, lors de la suppression du «Dominion». C'est une loge locale qui a nommé le confrère Beatty et moi-même. Monsieur R. A. Beatty et moi-même sommes les présidents locaux des comités respectifs des employés et agents de train. Nous avons été nommés à ce comité et nous en sommes les coprésidents.

Le PRÉSIDENT: Oui, Je voulais savoir si vous aviez d'autres copies pour le comité. Vous n'avez pas de copies pour les membres.

M. COLBOURNE: Non, je n'en ai pas. Nous n'en avions que cinq.

Le PRÉSIDENT: Vous avez l'intention de tout lire.

M. COLBOURNE: Oui, si possible, si vous m'en fournissez l'occasion.

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. COLBOURNE: Ce ne sera pas long dans ce cas.

Le PRÉSIDENT: Non, pas du tout. Messieurs, nous avons avec nous Monsieur Colbourne du comité des services ferroviaires du syndicat 144 de la Fraternité des employés de chemin de fer. Nous n'avons que deux exemplaires du

mémoire, l'original et une copie qui a été déposée auprès du Greffier, de sorte que les membres du Comité devront en écouter la lecture. Le mémoire que vous avez actuellement à la main sera le prochain à être présenté et il le sera par le syndicat 341 de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotive de Revelstoke. Monsieur Colbourne, vous pouvez commencer. Vous pouvez vous asseoir.

M. H. W. COLBOURNE (*Président, syndicat 144, comité des services ferroviaires de la Fraternité des employés de chemin de fer*): L'introduction porte le Comité fédéral canadien permanent des transports et des communications. Monsieur Brazier a eu des difficultés avec le membre ici, et je veux que vous claquiez les doigts si je ne réponds pas à vos normes, comme qui dirait.

Syndicat n° 144
8743, S.W. Marine Dr.
Vancouver 14e (C.-B.)

Monsieur J. Macaluso
Monsieur le Président
et
Messieurs les membres du Comité fédéral canadien permanent
des transports et des communications

Messieurs,

Comparaissant devant vous, Messieurs, au nom du syndicat 144 de Vancouver de la Fraternité des employés de chemin de fer, les membres feraient preuve de ridicule et d'esprit provincial s'ils imputaient aux prétendues carences du chemin de fer du Pacifique-Canadien les difficultés de notre pays en matière de transport.

Or, M. Beatty et moi-même venons ici de la part de la Fraternité des employés de train de chemin de fer et nous avons des préjugés; toutefois, je suppose qu'il est tout à fait correct de nous présenter devant un tribunal de ce genre avec des préjugés. Nous sommes des cheminots, et nous avons des préjugés, du fait que nous sommes convaincus que l'industrie ferroviaire devrait se continuer: nous soutenons qu'elle est indispensable à la civilisation actuelle. Il y a cinq ou six mille ans la seule chose indispensable à l'homme était probablement l'air et l'eau, jusqu'à ce qu'arrivent l'électricité et le téléphone. Aujourd'hui, nous croyons que les moyens de transport sont au nombre des choses qui devraient être indispensables. Et nous avons des préjugés en ce sens que nous croyons que les chemins de fer devraient continuer à être indispensables à notre civilisation; ils sont nécessaires au Canada.

Le Pacifique-Canadien, société très prospère, a, jusqu'à tout dernièrement, assuré le transport des marchandises et des voyageurs selon des normes aussi bonnes sinon meilleures que celles de la plupart des chemins de fer de notre continent. C'est une compagnie pour laquelle il fait bon travailler et, pour savoir si c'est un employeur accommodant ou un employeur sévère, je n'ai qu'à mentionner la durée de service de la plupart de ses employés.

Or, actuellement, le Pacifique-Canadien semble pris dans la tendance moderne à se débarrasser de l'ancien avant que le nouveau ait fait ses preuves et il est emporté par cette vague avec les autres chemins de fer d'outre-frontière à formuler des lignes de conduite que nous du 144 jugeons nuisibles au bien-être national. Or, nous sommes ici pour exprimer nos idées sur cette question. Nous désirons qu'il soit consigné, au sujet de ce problème, que nous favorisons l'institution d'une commission fédérale permanente ayant juridiction sur tous les transporteurs du *Dominion*, qui réglemente et ordonne les affaires des différents moyens de transport de façon à assurer au Canada le meilleur transport possible des marchandises et des gens.

Voilà le mémoire que nous avons présenté lorsque nous avons assisté à une réunion du comité à Calgary. C'était un comité général des employés de train de chemin de fer de la fraternité et notre local a demandé au confrère R. A. Beatty et à moi-même de présenter un mémoire à Winnipeg, à M. Crump et M. Pickersgill, à une réunion de Vancouver concernant la réduction du train *Dominion*. Ainsi, nous avons rédigé le mémoire que voici et que j'aimerais vous lire maintenant.

Vancouver (C.-B.) le 27 septembre 1965

Monsieur W. G. McGregor
Agent canadien et rep. leg. can.
Fraternité des employés de chemin de fer
Ottawa (Ont.)

Monsieur,

Dans les efforts que nous faisons actuellement, nous les cheminots de l'exploitation, efforts auxquels se sont joints nombre d'agglomérations et de dirigeants du public et qui visent à obtenir la continuation du service d'un train de voyageurs déterminé qui serait nécessaire aux services ici au Canada, il semble que nous ayons restreint la portée de nos intérêts dans cette affaire à un point qui pourrait aller à l'encontre du but que nous poursuivons.

La compagnie de chemin de fer se sert de tous les expédients et moyens possibles, comme l'amortissement de son matériel, la restriction des services offerts et le détournement du trafic ordinaire vers d'autres voies comme les trains 2 et 1, pour discréditer les trains 8 et 7. Ce service fait maintenant si peu d'affaires à cause de ce détournement délibéré de son trafic habituel et de l'amortissement organisé de sa capacité à transporter des voyageurs que, pour toutes fins pratiques, on n'en regretterait pas beaucoup l'absence.

Afin de décourager encore davantage les voyages courts et les voyages locaux, le Pacifique-Canadien a augmenté considérablement les prix de ces voyages.

Le Pacifique-Canadien fait maintenant intervenir dans cette question le besoin qu'il aurait des locomotives utilisés par ce second train de voyageurs pour compléter la flotte de locomotives qu'exige le mouvement saisonnier actuel des marchandises. Ce tonnage de pointe arrive chaque année à cette époque. Si nous, le peuple du Canada, devons juger de la capacité de ce chemin de fer à faire face à ce problème ordinaire comme étant le mieux qu'il puisse faire pour donner un effort soudain un peu extraordinaire sans être submergé, alors ce fait démontre son incapacité à répondre à un état d'urgence. Il montre également que le peuple a besoin que le gouvernement s'occupe de la question vitale d'assurer que les transporteurs publics soient en mesure d'adapter leurs réseaux à des demandes plus considérables. Dans les conditions qui prévalent à l'heure actuelle selon les prétentions du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire que leur outillage serait incapable de répondre convenablement au volume d'affaires offert, où serait notre pays si une guerre éclatait et que des troupes et des approvisionnements militaires aient à être transportés par chemin de fer? Le besoin existe dans notre pays de tous les réseaux actuels de transport public et il incombe certainement au Gouvernement de voir à ce que tous ces réseaux soient tenus dans un état sain et prêts à se charger de services supplémentaires, peut-être même de services d'urgence.

Si le Pacifique-Canadien accordait autant d'attention à améliorer ses trains de voyageurs et à les rendre attrayants qu'il en accorde à recourir à des manipulations destinées à les discréditer et à les déprécier, la question de la suppression des parcours en question ne se poserait même pas.

A tout prendre, les chemins de fer n'ont pas dit au public la véritable raison pour laquelle ils tentaient de se faire dispenser du transport des voyageurs. L'étude de la situation et l'expérience en ce qui concerne les traits particuliers aux chemins de fer révèle qu'ils détestent d'avoir à assurer des services selon les dictées d'un client, comme ils doivent le faire pour l'exploitation des trains de voyageurs, et qu'ils désirent passer à l'exploitation de services de marchandises seulement, afin d'abaisser l'outillage tangible à des normes moins élevées dans chacune de ses nombreuses phases. La régularité des trains, l'apparence de toutes leurs propriétés et les facteurs de sécurité ne dépendront plus du fait que des gens sont transportés, et tous ces facteurs relèveront uniquement du bon plaisir des transporteurs eux-mêmes.

Nous, qui tentons d'assurer au Canada un service de trains de voyageurs qui soit suffisant pour compléter comme il le devrait les autres modes de transport des gens, devons appuyer une campagne destinée à faire parvenir tous les faits de la situation à l'attention du pays tout entier. Il devrait y avoir au moins deux trains de voyageurs dans chaque direction toutes les 24 heures sur les deux artères principales et l'horaire de ces trains devrait être établi de façon à assurer un intervalle aussi près que possible de 12 heures à toutes les gares; ces trains ne devraient pas circuler seulement au bon plaisir de la compagnie comme c'est le cas actuellement. Ces horaires devraient offrir au public voyageur un service présentant toutes les caractéristiques qu'il est maintenant possible de trouver sur les meilleures unités de transport modernes de l'Amérique du Nord.

En dépit de tous les arguments de ceux qui voudraient voir arriver la fin des services voyageurs des chemins de fer, en général, le pays perd du terrain et s'appauvrit, à mesure que les voitures vernies tendent à devenir plus rares et que les trains ayant des voitures-lits disparaissent. Unissons-nous donc sincèrement afin de renverser la tendance actuelle.

Les chemins de fer de l'Amérique du Nord ont en général pris pour ligne de conduite de restreindre l'accroissement de leurs biens et de garder le moins possible de matériel en fait d'unités motrices et de wagons-marchandises, n'ajoutant jamais rien à une flotte si la chose est possible et tentant de faire faire par un véhicule le travail que deux faisaient auparavant. Il ne fait pas de doute que l'imposition des biens tangibles des chemins de fer a été un facteur primordial de cette tendance et il semble que, pour assurer un bon transport diversifié des gens et des marchandises, ces impôts qui font des distinctions défavorables aux chemins de fer devraient faire l'objet d'une étude approfondie de la part des organismes de l'État qui ont charge du commerce de nos pays.

Une unité d'énergie, quelle que soit la façon dont elle est produite, par l'essence, l'électricité ou la houille, déplace une bien plus grande quantité, au moins quatre ou cinq fois autant, sur une voie ferrée que sur une route ou dans les airs, et les signes des temps indiquent la nécessité, aujourd'hui en temps de paix aussi bien que nécessairement en temps de guerre, de faire le meilleur usage possible de nos approvisionnements de ressources mondiales qui vont diminuant.

Il faut mettre un frein à l'abandon inconsidéré des embranchements et à la réduction des autres installations et biens, comme les voies de remisage, les lignes doubles et les voies d'évitement. Dans un pays comme le nôtre, qui est sans aucun doute au seuil d'une grande expansion dans tous les domaines, les meilleurs moyens possibles de transport sont un besoin.

Il ne devrait pas y avoir de place au Canada pour des chemins de fer dont le seul mobile soit le profit.

L'aspect concluant de toute la question de l'exploitation et de l'entretien des chemins de fer à l'avenir devrait être le bien-être du Canada, celui d'assurer ce qu'il y a de mieux tout simplement, non pas ce qu'il y a de mieux dans les circonstances, ni le mieux qu'il est possible d'assurer avec le plus grand profit possible.

La situation ferroviaire au Canada

Les complications et les difficultés auxquelles les différents modes de transport ont à faire face au Canada, à cause de sa population clairsemée et de ses ressources éparpillées, ne nous permettent pas de rédiger un mémoire qui donne une image complète de la situation tout en gardant une certaine continuité.

La plus grande publicité est accordée aujourd'hui au trafic voyageurs, vu que c'était une question qui se posait déjà et qui a été forcée d'aboutir lorsque le Pacifique-Canadien a supprimé de son service de train *Dominion* les trains nos 7 et 8, l'automne dernier.

Le Pacifique-Canadien défend sa position, signale les pertes de profit constamment croissantes des dernières années. Il peut produire des chiffres montrant que seulement 30 p. 100 du total de milles-voyageurs parcourus au pays restent à répartir entre les voies de transport public, tandis que le reste des voyageurs, de beaucoup la partie la plus considérable, choisit de se servir de l'automobile privée. Cependant, le Pacifiqe-Canadien ne divulgue pas le fait qu'il a maintenant adopté une ligne de conduite tendant à hâter la fin de son service sans dividende, qu'il a pénétré dans le domaine du transport aérien et du transport routier et qu'il entend forcer les voyageurs à abandonner les trains pour d'autres modes de transport.

Le Pacifique-Canadien ne vous dit pas que le transport des voyageurs pour les chemins de fer est la même chose que les ambitions de l'homme; il les tient enchaînés à un objectif, liés à un principe, celui de suivre des normes élevées d'efficacité et de sécurité. Tous les chemins de fer de l'Amérique du Nord dignes du nom de chemin de fer ont des services de trains de voyageurs à leur horaire.

Ces experts (ils prétendent être des experts), qui voudraient nous faire croire que le transport des voyageurs par chemin de fer est désuet, ne savent pas, apparemment, que les Grecs de l'Ionie ont tenté de voler vers l'an 500 avant notre ère, bien avant qu'aucun autre moyen de transport mécanique terrestre ne soit disponible, que le transport routier sans chevaux a précédé les chemins de fer de bien des années.

Et pour ajouter, en passant, un mot sur les experts: il y a plus de vingt ans, plusieurs villes de l'Amérique du Nord, dont Vancouver, engagèrent des experts-conseils pour se faire dire que tous les nouveaux grands immeubles devraient avoir des ports pour autogyres et hélicoptères sur leur toit, que les corporations devraient établir de nombreux héliports disséminés autour des centres municipaux comme les terrains de stationnement, alors que relativement très peu de ces machines sont encore utilisées comparativement au nombre de celles qui l'étaient à l'époque où ces génies du royaume des fées faisaient leurs prédictions. Pour expliquer cette phase du problème et donner crédit aux spécialistes, disons que le transport terrestre par les voies de l'automobile et de l'autobus, qui transporte le public, s'est maintenu à la page et qu'il a ainsi empêché l'hélicoptère de le remplacer.

Les chemins de fer n'ont jamais produit de trains de voyageurs ayant pour premier objet d'assurer un service maximum au public. Tout effort en vue de modifier ou d'améliorer les trains en cause a toujours été atténué par la nécessité première (1) des profits, (2) de l'adaptation du projet à l'outillage existant de la compagnie et à ses méthodes établies.

Lorsque le Pacifique-Canadien a décidé de déprécier son propre service de voyageurs, il a réellement conçu un travail parfait; et lorsque le *Dominion* a finalement été supprimé, il n'était plus qu'un accessoire sans valeur forcé de fonctionner à cause d'un décret de l'État, et tous ceux qui tempêtent pour obtenir le rétablissement du 8 et du 7, quelques-uns disent 4 et 3, perdent leur temps.

Le seul objectif valable pour assurer le bien du Canada, c'est le maintien d'un service de trains de voyageurs suffisant, ce qui devrait comporter deux trains par jour dans chaque direction du littoral ouest au littoral est, ayant des voitures-lits, des voitures-restaurants et des voitures ordinaires. Et il pourrait y avoir un autre train pour le courrier rapide et les messageries, qui, avec les wagons et les méthodes modernes, pourraient aussi transporter des marchandises. Les deux trains de voyageurs devraient passer à des intervalles d'à peu près 12 heures, ou à autres intervalles convenables, et non circuler aux heures qui conviennent au chemin de fer pour éviter les trains de marchandises, etc., selon son bon plaisir.

Il ne faut pas en conclure, loin de là, que toute la faute en est aux sociétés ferroviaires. Les fonds publics sont pratiquement une marraine gâteau pour l'industrie aéronautique, fournissant aux entreprises tout ce qui leur est indispensable, à l'exception des avions. Les transporteurs routiers jouissent presque de la même bienveillance. Le seul prix de passage qui reflète la grande partie du coût qui s'y rapporte est le billet de chemin de fer. Un ancien haut fonctionnaire de la *USA Interstate Commerce Commission,* M. R. Paya, a dit un jour qu'un moyen rapide de franchir le dédale des difficultés du transport serait de placer tous les modes de transport sur leurs propres pieds, de les faire payer leurs propres frais. Mais il a donné l'avertissement qu'une telle réforme serait si révolutionnaire qu'elle ne pourrait être introduite que graduellement, de façon à n'être complètement appliquée que dans, disons, cinq ans, peut-être dix.

Nous vivons dans une atmosphère de démocratie, dans laquelle règne l'entreprise privée, pourquoi ne pas s'en prévaloir? Nous avons étendu aux compagnies de transport existantes un abandon au communisme, les laissant nous dicter ce que nous achèterons, comme un marchand qui dirait à un client au comptoir d'acheter du café ou d'aller ailleurs, parce qu'il ne trouve plus profitable ni opportun de vendre du thé.

Il semble dans l'intérêt du Canada de voir à ce qu'il y ait suffisamment de bons services ferroviaires pour le transport des voyageurs, des marchandises et des messageries et de voir à ce qu'il y ait, dans les nombreuses régions où les chemins de fer ne sont pas le transporteur principal, des compagnies publiques assurant de bons services routiers et jouant le rôle de concurrent et non celui d'étrangleur ou de parasite. Nous devrions être assurés de bons services de transport aérien et, ici encore, ces services devraient être subventionnés seulement de façon à leur permettre de faire une concurrence convenable et non de remplacer les autres. Dans notre pays, il y a beaucoup de place et une saine demande pour chacun des trois modes de transport. Soyons bien sûrs de ne pas tolérer la stimulation artificielle d'un mode de transport aux dépens de l'autre.

S'il est constaté qu'une compagnie privée ne peut répondre aux besoins d'une façon convenable, alors le pays devrait soit prendre charge complètement de l'entreprise, soit au moins d'en diriger l'exploitation. Une telle façon de procéder sent le communisme ou le socialisme ou l'étatisme, mais tout de même, songeons au fait que notre continent est le seul qui ait encore des réseaux ferroviaires de propriété privée.

Arrêtons-nous à penser au fait que la capacité de l'entreprise privée sera dépassée par les très grands changements qui semblent imminents. L'un de ces changements sera l'application de l'énergie atomique et nucléaire dans notre vie de tous les jours. Les compagnies privées ne pourraient même pas financer l'assurance nécessaire à une entreprise qui présente autant de risques; on

pourrait encore bien moins s'en remettre à elles pour les déchets dangereux dont elles devraient disposer.

La tendance qu prévaut dans le transport des marchandises et des gens, les changements qui se sont déjà produits et la diversification imminente chez les industries en cause, et les innovations possibles dans un avenir prévisible, toutes ces choses qui doivent être considérées, ne sauraient justifier l'abandon voulu d'un moyen de transport existant. Au contraire, les techniques éprouvées et acceptées doivent être améliorées et mises à jour pour s'adapter aux nouvelles exigences. Assurément, aucun gouvernement ou organisme public ne devrait offrir de l'aide, soit sous forme de subvention soit sous forme de législation, destinée à permettre la réduction de moyens de transport existants.

Aux États-Unis, le gouvernement et les chemins de fer ont convenu d'enlever aux trains le transport du courrier, avant de s'être assurés du remplacement efficace de ce service par d'autres moyens. Il en est résulté une situation voisine du chaos dans les grands centres, où le courrier transporté par camion et par avion arrive sans avoir été classé ni acheminé.

Comme seuls les très grands centres stratégiques auront des aéroports classe A capables d'accepter les gros avions à réaction, ce qui, au Canada, veut dire seulement 2 ou 3 villes, à mesure que la capacité des appareils passera de 150 passagers au nombre prévu de 500 ou 600, si nous laissons disparaître tous nos trains de voyageurs, nous, Canadiens, aurons à faire face au problème des pèlerinages préliminaires, pour ainsi dire, avant d'entreprendre nos voyages, lorsque nous nous rendrons aux points où nos avions feront escale.

Bien que le communisme ait été représenté comme étant la plus grande menace à notre avenir, son importance pâlit devant celle de nos deux autres grands ennemis en croissance: un monde dont les ressources diminuent rapidement, ressources qui sont plutôt minées que mises en valeur, et un monde qui fait face à une augmentation catastrophique de sa population. Comme le train de chemin de fer est de beaucoup le transporteur de marchandises et de voyageurs le plus efficace assurons-nous qu'il continue d'exister. Merci beaucoup, messieurs.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Colbourne. Je crois que vous avez besoin de vous arrêter une seconde pour respirer.

M. COLBOURNE: Merci.

Le PRÉSIDENT: Peut-être qu'il serait temps d'avertir les membres du Comité et les gens qui sont ici que nous avons l'intention de lever la séance à 1.30 pour le déjeuner et de la reprendre à 2.30 cet après-midi. Nous avons deux autres présentations après celle de la Fraternité des employés de train de chemin de fer, comme je l'ai dit, celle de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotive et celle de M. MacKenzie, une présentation à titre personnel. Je vais donner la parole en premier lieu à M. MacEwan.

M. MACEWAN: Seulement quelques brèves questions. Je crois que le mémoire a été bien présenté et j'aimerais demander à M. Colbourne quel effet a eu sur sa fraternité la suppression du *Canadian*?

M. COLBOURNE: La suppression du *Dominion*?

M. MACEWAN: Le *Dominion*, je m'excuse.

M. COLBOURNE: Bien, à propos de cette question, je crois que nous ferions preuve d'un esprit fort provincial si nous l'envisagions du point de vue de son influence sur notre emploi, mais il est évident qu'elle a eu une influence.

M. MACEWAN: De quelle façon?

M. COLBOURNE: Dans notre province, certaines équipes devront passer au service-marchandises. En certains endroits du Canada où les employés du service-voyageurs sont séparés des employés du service-marchandises, je dois le

dire, je crois qu'ils ont perdu leur emploi. Ils chômaient. La compagnie a bien tenté de les inscrire aux tableaux du service-marchandises de ces divisions. Ici, à Vancouver, nous n'avons qu'une liste d'ancienneté. Elle vaut pour les services-marchandises et pour les services-voyageurs.

M. MacEwan: C'est une seule et même liste.

M. Colbourne: Oui.

M. MacEwan: Combien d'hommes seraient touchés dans votre propre fraternité?

M. Colbourne: Lorsque le train a été supprimé? Il devait y avoir trois équipes d'ici à Kamloops. Ce serait neuf hommes mais il n'y a pas eu neuf hommes de mis à pied. L'expansion du service-marchandises les a absorbés. Nous engageons continuellement des hommes ici depuis bien des années.

M. MacEwan: Les hommes de ces trois équipes n'ont pas été mis à pied alors?

M. Colbourne: Non, ils travaillent, mais ils ne travaillent pas aux services voyageurs.

M. MacEwan: Vous représentez votre propre fraternité mais, évidemment, vous pensez à toutes les parties du Canada où le P.-C. exploite un service.

M. Colbourne: Oui.

M. MacEwan: Rien qu'une autre question. On a dit précédemment aujourd'hui dans un mémoire qu'il serait peut-être possible, si un autre train n'est pas mis en service pour remplacer le *Dominion,* d'ajouter un second tronçon au *Canadian.* Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Colbourne: Oui. Selon les normes américaines d'exploitation des trains de voyageurs, ces trains ne sont pas commodes lorsqu'ils dépassent une certaine longueur. Ils ne peuvent être exploités avec succès. Vous ne pouvez pas y placer vos wagons-restaurants à un endroit stratégique. Prenons le cas d'un train de 30 voitures. Il est rare que vous ayez un train de voyageurs de 30 voitures, mais nous en avons vus de 26 et 27. Lorsque vous arrêtez à une gare, le voyageur de la dernière voiture doit parcourir à pied une distance équivalant à la longueur de 30 voitures, lorsqu'il descend du train, parce que les trains ne sont pas censés s'arrêter deux fois à chaque gare, bien que nous fassions deux arrêts à certaines gares.

M. Cantelon: Seattle le fait régulièrement.

M. Colbourne: Oui, je le crois.

M. MacEwan: On a proposé de faire passer ces seconds tronçons 30 minutes, disons, après le premier et, évidemment, les trains ne seraient pas aussi longs. Si on décidait de ne pas remettre le *Dominion* en service, est-ce qu'il ne serait pas au moins un peu utile d'ajouter le second tronçon du *Canadian*?

M. Colbourne: Oui, ce serait utile. Mais, je crois que la compagnie hésiterait à le faire parce que cela voudrait dire un dédoublement des services. Ce second tronçon devrait avoir des voitures-restaurants ou des fourgons à bagages, ou au moins un wagon de protection, entre la locomotive et la voiture qui transporte des voyageurs.

M. MacEwan: D'après ce que vous savez du *Canadian*, le Pacifique-Canadien a-t-il le matériel nécessaire pour faire du *Canadian* deux trains séparés tout aussi confortables l'un que l'autre?

M. Colbourne: Cela dépend du point de vue. Le Pacifique-Canadien possède le matériel. Certains voyageurs prétendent que les anciens wagons-lits du Pacifique-Canadien étaient plus confortables que les voitures Budd d'aujourd'hui, qu'ils roulaient beaucoup mieux. Le train 2 et 1 se compose exclusivement de voitures en acier inoxydable construites par les ateliers Budd.

M. MacEwan: Je vous remercie.

M. O'Keefe: J'ai une question à poser, monsieur le président. Monsieur Colbourne, vous savez sans doute que les provinces de la côte de l'Est ne jouissent pas des trains luxueux que le Pacifique-Canadien fait rouler chez vous, en Colombie-Britannique. Nous nous délectons certes de vos pommes succulentes, que votre province produit d'ailleurs en masse, mais il n'en reste pas moins que notre tarif de transport de marchandises et de voyageurs est beaucoup plus avantageux, grâce au régime dit bleu-blanc-rouge. Au début de votre exposé, vous avez dit que les augmentations du tarif pour ces trajets étaient conçues en vue de discréditer et de déprécier les services de transport des voyageurs. Pourriez-vous être plus précis, monsieur Colbourne? De combien ces billets ont-ils augmenté?

M. Colbourne: Bien que les billets de grand centre à grand centre, comme par exemple Vancouver-Calgary, coûtent à peu près le même prix que les billets du National-Canadien, pour des trajets comparables, je crois que le Pacifique-Canadien a augmenté les prix des billets pour courts trajets dans une mesure beaucoup plus grande que le National-Canadien ne le fait en pleine saison, et cela afin de défavoriser les voyages à court trajet.

M. O'Keefe: De combien les prix ont-ils été augmentés?

M. Colbourne: De beaucoup; en certains cas de 20 p. 100.

M. O'Keefe: Merci.

M. Cantelon: Ce que vous avez dit m'intéresse au plus haut point. Je crois vous avoir entendu dire que le Pacifique-Canadien s'était servi de toutes sortes de subterfuges afin d'éloigner la clientèle du *Dominion*. Auriez-vous l'obligeance de citer quelques-uns de ces subterfuges?

M. Colbourne: Tout le monde savait, je crois, que le Pacifique-Canadien avait donné préavis qu'il entendait supprimer le train; mais par la suite on a donné des ordres pour qu'il ne soit pas supprimé. Le train est donc resté en service pour le transport des voyageurs, mais le service des voyageurs y est des plus rudimentaire, avec les voitures sans couchette et un seul wagon à bagages. Ceci n'est un secret pour personne.

M. Cantelon: En d'autres mots, on a saboté?

M. Colbourne: Et puis, on reprenait l'horaire d'automne dès la fin de la saison d'été et ce, pour tout l'hiver. C'est comme cela qu'on est parvenu à faire péricliter le *Dominion*; le pire, ce fut toutefois l'an dernier.

M. Cantelon: Et puis, vous ne vouliez absolument pas donner raison à M. Brazier, qui est d'avis que si on agrandissait le *Canadian* en y accrochant un ou plusieurs autres wagons, cela ferait l'affaire. Êtes-vous d'avis qu'il devrait y avoir deux trains à 12 heures d'intervalle? Est-ce bien là ce que vous voulez dire?

M. COLBOURNE: Roulant comme il le faisait l'an dernier, le *Canadian* était complété par les trains n°s 7 et 8, c'est-à-dire que les voyageurs en surplus pouvaient y prendre place. Eh bien, cette année il faudrait ajouter des wagons disons aux trains n°s 1 et 2 pour recevoir le surplus, mais si on veut offrir un bon service aux voyageurs, il faudra avoir deux trains par jour à un certain intervalle.

M. CANTELON: En d'autres termes, vous tenez à desservir les petites localités.

M. COLBOURNE: Oui, le pays, quoi.

M. CANTELON: C'est justement où je veux en venir.

Le *Canadian* ne roule que la nuit.

M. COLBOURNE: C'est bien cela. Ce ne serait pas un bien bon service, même si le train s'y arrêtait.

M. CANTELON: Il y a autre chose qui m'intéresse au plus haut point depuis le début. Je ne suis pas certain que ce soient là les mots dont vous vous êtes servi, mais vous avez en tout cas voulu dire que les sociétés de chemins de fer n'ont jamais pu faire rouler un train qui puisse satisfaire tout le monde, j'ai cru comprendre que vous faisiez allusion par là aux progrès techniques et aux perfectionnements dans le confort. Ai-je bien compris?

M. COLBOURNE: Non. Ce n'est pas là ce que je voulais dire. A mon avis, les chemins de fer ont toujours essayé de servir le public le mieux possible, et d'avoir des voitures aussi belles que faire se peut; ce que j'ai voulu dire, c'est que vu la situation actuelle au Canada et aux États-Unis en matière de chemins de fer, les trains doivent absolument se compléter, c'est-à-dire rouler en certains nombres et à intervalles établis à bon escient. On ne peut embouteiller les gares terminus, parce qu'il ne s'agit pas de circulation routière, et les trains ne peuvent faire marche arrière ou faire des détours à volonté. Pour les détourner, il faut des voies, et vu les interminables trains de marchandises d'aujourd'hui, il faut savoir placer les trains de voyageurs à bon escient dans l'horaire, afin de ne pas gêner le trafic des trains de marchandises.

M. CANTELON: Donc à votre avis, les sociétés de transports ferroviaires ont toujours marché de pair avec les perfectionnements techniques, tant en fait de voitures qu'en fait de locomotives?

M. COLBOURNE: La société est très fière de son matériel ferroviaire. Il y a des inspecteurs pour veiller au maintien des normes, particulièrement en ce qui concerne les wagons-lits, et on nous harcèle sans cesse pour que les préposés gardent les voitures propres et agréables à l'œil. Donc, pour autant qu'il s'agisse des trains proprement dits, la société s'est montrée tout à fait à la hauteur.

M. CANTELON: Très bien, je m'en tiendrai là.

M. PASCOE: Monsieur le président, j'ai une question à poser au témoin. Le mémoire a été préparé par le syndicat n° 144, à Vancouver. Tous les membres du syndicat ont-ils pris part à la préparation du mémoire, et y ont-ils donné leur assentiment?

M. COLBOURNE: Pas tous, sans doute, mais ils étaient tous présents à l'assemblée ordinaire afin de faire des propositions; on les avait d'ailleurs invités à écrire pour fair savoir leur avis.

M. PASCOE: Donc, à votre avis, les vues exprimées dans le mémoire, très clairement exprimées d'ailleurs, j'en conviens, sont aussi celles des autres syndicats de la Fraternité? Auriez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. COLBOURNE: Puis-je poser une question à notre représentant, M. Fred Lowe, de Nelson? Il se rend à toutes les loges. Voudriez-vous répondre à ma question Monsieur Lowe, qui est la suivante: Les autres loges partagent-elles les vues exprimées dans le memoire au sujet de la situation?

Le PRÉSIDENT: Permettez? Monsieur Lowe, veuillez vous approcher, je vous prie.

M. LOWE: Est-ce réglementaire?

Le PRÉSIDENT: Certainement. A vous deux.

M. LOWE: En réponse à la question de M. Pascoe, monsieur le président, les vues exprimées dans le mémoire sont aussi claires que faire se peut dans tout le Canada. J'ajouterai même que nous sommes membres de l'Association des dirigeants de syndicats de cheminots canadiens; ce comité a sans doute entendu exprimer certaines des vues de notre association.

Le PRÉSIDENT: Nous avons entendu lecture du mémoire présenté par M. Morris.

M. LOWE: M. Morris l'a-t-il présenté lui-même?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. LOWE: Eh bien, alors, vous savez tout.

M. PASCOE: A ce sujet là, je crois que le mémoire propose l'institution d'un organisme national qui s'occuperait des questions de tarifs de transport, et toutes les loges sont d'accord à cet égard.

M. COLBOURNE: Oui, je crois que tous les cheminots veulent qu'on institue une commission nationale qui s'occuperait de tous les transports, les fusionnerait au mieux des intérêts du pays. A mon avis, une étude de la situation révélerait probablement que nous n'agissons pas à bon escient en ce qui concerne les divers moyens de transport.

M. PASCOE: Encore une question à ce sujet là: Si j'ai bien compris, vous proposez dans votre exposé de nationaliser le Pacifique-Canadien. Eh bien, votre exposé le propose-t-il?

M. COLBOURNE: Oui. Si ce comité, de même que la commission nationale dont on a proposé l'institution, rejette la proposition, le Pacifique-Canadien, qui est une société privée, ne pourra agir qu'en société privée.

M. PASCOE: Je ne suis pas certain que vous puissiez répondre à la dernière question; je l'ai déjà posée à M. Brazier, et cela nous tracasse. On nous a dit qu'il est difficile de réserver des places dans certaines parties du pays. Il est évident que le point de départ étant Vancouver, le public aurait de meilleures occasions de se faire réserver des places, n'est-ce pas? Pouvez-vous répondre à cela?

M. COLBOURNE: Non, les occasions ne sont pas meilleures, puisque le bureau de réservation communique chaque jour avec tous les centres, chose dont le public ne se rend pas bien compte, puisque nous avons toujours tant de places

réservées de Kamloops. Le train n° 2, Vancouver-Calgary, a deux chambrettes, et personne ne peut vendre les places sans d'abord consulter Kamloops. En raison des réservations, il est facile de comprendre que lorsque les affaires vont mal, en hiver, la société ne tient pas à mettre plus de voitures qu'il ne faut. Le nombre de voitures de chaque train va diminuant et il est plus difficule de réserver des places d'avance, parce qu'il faut tant de places pour Kamloops, tant pour Calgary et tant pour Medicine Hat; ainsi, vous voyez d'ici le difficultés qu'il y a à surmonter.

M. PASCOE: Alors, dans cet ordre d'idées, quand peut-on annuler les réservations pour Kamloops et ainsi de suite, de façon à les accorder à d'autres à la dernière minute?

M. COLBOURNE: C'est à peu près ça. Lorsque le conducteur télégraphie qu'il a une place libre pour monsieur Untel, si on le lui demande par télégramme.

M. PASCOE: Merci, monsieur le président.

M. FAWCETT: Tout d'abord, je tiens à féliciter M. Colbourne pour son exposé; je me rends parfaitement compte que M. Colbourne a travaillé tout autant que moi-même dans les trains de voyageurs, et qu'il y a entre nous une sorte de communauté d'idées; bien que nous servions des maîtres concurrents et que nous voyions certaines choses d'un œil différent, nous sommes parfaitement d'accord en matière de trains de voyageurs. Toutefois, je tiens à mettre les choses au point; je crains que notre petite discussion de ce matin ne donne une fausse impression. A votre avis, monsieur Colbourne, une amélioration sensible des horaires de trains de voyageurs des lignes principales a-t-elle eu lieu au cours des dix ou quinze dernières années?

M. COLBOURNE: Oui, il y a eu amélioration, sans doute parce que les trains roulent plus vite qu'ils ne le faisaient, mais pas dans la mesure qu'on serait en droit d'attendre. Il y a une trentaine d'années, le train mettait 90 heures pour faire le trajet de Montréal à la côte ouest, ajourd'hui il n'en met plus que 72. Il ne fait toutefois pas de doute que le trajet pourrait se faire en moins de temps que cela. Le train le plus rapide qui ait jamais fait ce trajet, c'était il y a près de cinquante ans, était tiré par une locomotive à vapeur; le train fut envoyé à la côte est pour prendre un wagon de courrier amené par un des transatlantiques de la classe *Empress,* et qu'on avait oublié d'accrocher, par mégarde, le navire appareillait le même jour, mais le train arriva à temps. Ce train-là fit le trajet Kamloops-Vancouver, où il y a de fortes rampes et des gares secondaires, en cinq heures et demie. On n'a jamais pu battre ces deux records-là sur la ligne.

M. FAWCETT: J'ai une autre question à poser. Je ne sais ce que le règlement du Pacifique-Canadien dit à cet égard, mais je sais que le National-Canadien a établi une vitesse maximum pour les trains de voyageurs. Cette vitesse a-t-elle été augmentée depuis dix ans?

M. COLBOURNE: Oui, elle l'a été, mais tout le monde sait à la division qu'à certains endroits du Canyon du Fraser il est impossible de faire plus de 30 milles à l'heure, en raison des lacets. La topographie de la vallée est telle qu'il est impossible d'y poser des voies capables de résister aux grandes vitesses. Par exemple, dans certaines courbes, un train de marchandises déraillerait à 40 milles à l'heure. Évidemment, ces trains-là ont leur centre de gravité plus haut que les trains de voyageurs, qui pourraient rouler plus vite que cela, mais ce serait dangereux.

M. FAWCETT: Ce qui compte, c'est que dans les courbes les voies doivent être penchées de façon à supporter les trains de marchandises lents aussi bien que les trains de voyageurs et les trains de marchandises rapides.

M. COLBOURNE: C'est vrai, dans les courbes les voies sont penchées de façon à supporter les deux.

M. FAWCETT: Pour les wagons de marchandises, les voies ne peuvent trop pencher, sinon les wagons verseraient.

M. COLBOURNE: C'est bien cela.

M. FAWCETT: La question de M. Cantelon, à laquelle vous avez répondu, au sujet des deux sections du *Canadian*, je voulais vous la poser. Votre réponse est éminemment pertinente. Donc, vous avez travaillé sur des trains de voyageurs, n'est-ce pas?

M. COLBOURNE: Bien sûr. Pour le moment, je travaille sur le train 2 et 1, Kamloops-Vancouver, où je suis d'ailleurs depuis qu'il roule.

M. FAWCETT: A votre avis, le *Dominion* est-il utilisé à plein rendement, en pleine saison d'été?

M. COLBOURNE: Beaucoup de voyageurs, voulez-vous dire? Certainement, il y a toujours beaucoup de voyageurs, même plus que sur le 2 et 1 la plupart du temps.

M. FAWCETT: Je tiens à souligner la chose, car je crains fort qu'on ne puisse accommoder tous les voyageurs cet été, à moins que le Pacifique-Canadien n'augmente son nombre de trains de voyageurs. Ma question au sujet des réservations a reçu réponse. Je suis bien aise que vous ayez donné les précisions nécessaires au sujet des places réservées à diverses gares, chose indispensable et contre laquelle il n'y a rien à faire. Je me retire, monsieur le président. Pour conclure, j'aimerais vous dire combien j'apprécie votre exposé.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, deux de mes questions ont reçu réponse, mais j'ai écouté attentivement le témoignage de M. Colbourne et celui de M. Brazier, au sujet de l'action voulue de la part du Pacifique-Canadien de décourager les voyageurs à utiliser ses trains, afin de les inciter à voyager par avion. Nous savons que le public se plaint surtout de la difficulté qu'il y a à réserver des places. A-t-on la preuve que les chemins de fer ont d'autres directives propres à décourager les voyages par chemin de fer? A-t-on la moindre preuve de cela?

M. COLBOURNE: Ce serait aller un peu loin de dire que les dirigeants de la société feraient sciemment du sabotage, mais ils ne peuvent toutefois pas cacher qu'ils s'efforcent de faire baisser le trafic des trains de voyageurs.

M. SOUTHAM: Un des messieurs du Comité a demandé à d'autres témoins s'il savait où est la cause et où est l'effet. Ont-ils voulu faire baisser le trafic pour décourager les voyageurs, ou est-ce l'inverse qui s'est produit? Les voyageurs ont-ils délaissé le train, forçant la société à supprimer une partie du service?

M. COLBOURNE: C'est là une question à laquelle je ne pourrais donner réponse.

Le PRÉSIDENT: J'allais justement dire, monsieur Southam, qu'en raison de la situation dans laquelle il se trouve, M. Colbourne ne peut répondre à pareille question.

M. COLBOURNE: Il est tout à fait naturel qu'en raison du sabotage indubitable du transport de voyageurs, les gens ne tiennent plus à voyager par chemin de fer et n'essayent même plus. Je m'explique: s'il y avait un train de quinze voitures partant ce soir de la gare, tous les voyageurs qui le voudront prendront ce train, car il n'y aura aucun employé des chemins de fer pour les en empêcher, mais il n'y aura personne non plus pour encourager les voyageurs à prendre le train.

M. ROCK: J'ai une question à double tranchant à poser. Si les trains roulaient deux fois plus vite, qu'en dirait votre syndicat? Jusqu'à quel point pourrait-on compter sur votre syndicat pour collaborer, au sujet des contrats collectifs existants?

M. COLBOURNE: Jamais que je sache, la question de la vitesse des trains n'est venue sur le tapis lorsqu'il s'agissait de négocier un contrat collectif. Que les trains roulent à 40 ou à 20 milles à l'heure, notre barème de salaires reste le même, étant donné que nous sommes payés au mille. Ainsi, plus vite nous arrivons à destination, mieux vont les choses pour nous.

M. ROCK: Jusqu'à quel point pourrions-nous compter sur votre collaboration personnelle à cet égard?

M. COLBOURNE: Pour nous, mieux vaudrait arriver à destination deux fois plus vite.

M. ROCK: Vous voulez dire que vous aimeriez arriver deux fois plus vite, mais toucher le même salaire?

M. COLBOURNE: Bien sûr.

M. ROCK: C'est-à-dire que les sociétés de chemins de fer ne recevraient aucun appui de votre part.

M. COLBOURNE: Peut-être en recevraient-elles. . .

M. ROCK: Il n'y a pas de collaboration . . .

M. COLBOURNE: Ne dites pas cela. Ces contrats font l'objet d'études approfondies et de nombreuses réunions entre les parties en cause, et de la façon qu'ils sont rédigés, il n'y est pas question de l'exigence que vous faites ressortir. Nous aurions d'ailleurs vite les sociétés sur le dos; en fait, nous les avons déjà sur le dos maintenant. Elles veulent que cette question soit tranchée, parce que les trains roulent tellement vite. Elles voudraient bien nous payer à l'heure maintenant.

M. ROCK: Je vous demande encore une fois si nous pourrions compter sur votre collaboration personnelle.

M. COLBOURNE: Tout ce que les compagnies ont à faire, c'est de nous donner préavis qu'elles désirent négocier un nouveau barème; nous nous défendrions de notre mieux, et elles feraient de même.

Le PRÉSIDENT: C'est là purement une question de relations ouvrières-patronales, qui n'est pas de votre compétence.

M. BALLARD: J'ai une question à poser au témoin, Monsieur le président. Monsieur Colbourne, au début de votre exposé vous avez dit que vous aimeriez qu'une commission permanente soit instituée par le gouvernement fédéral. Nous en avons déjà entendu parler, peut-être par un autre syndicat, mais étant donné que nous avons déjà la Commission des transports, pourriez-vous nous expliquer comment serait constituée la commission dont vous parlez, et quels pouvoirs elle aurait?

M. COLBOURNE: Nous voudrions que son mandat englobe tous les transports du Canada, tant municipaux que fédéraux et provinciaux; toute entreprise de transport devrait obtenir l'approbation de cette commission pour supprimer certains services ou cesser toute exploitation.

M. BALLARD: Par qui cette commission serait-elle instituée?

M. COLBOURNE: Par ceux qui ont institué la Commission présentement en fonctions, c'est-à-dire le gouvernement fédéral. Les sociétés de chemins de fer sont d'accord avec nous, mais je crois que les sociétés de transports aériens et les exploitants d'autobus se font tirer l'oreille.

M. BALLARD: Le gouvernement provincial s'y opposerait, ne croyez-vous pas?

M. COLBOURNE: C'est justement là pourquoi la *PGE* ne tient pas à aller en Alberta, je crois.

M. BALLARD: Je ne vois pas bien en quoi cette commission-là pourrait différer de la Commission des transports, hormis que son mandat engloberait les transports provinciaux et municipaux.

M. COLBOURNE: Prenons le cas où nous aurions des marchandises à transporter de Vancouver à travers l'Alberta. A l'heure actuelle c'est l'organisme fédéral qui s'en occuperait; mais supposons que le gros des marchandises n'aille pas plus loin que Revelstoke, et alors la commission fédérale n'a rien à y dire. Ai-je raison?

M. BALLARD: En d'autres mots, le mandat de la commission que vous proposez d'instituer engloberait tous les modes de transport, en plus des chemins de fer?

M. COLBOURNE: Oui, et les fusionnerait si elle le voulait.

Le PRÉSIDENT: Merci, messieurs Colbourne et Howe. Vous avez encore une question à poser, monsieur Howe?

M. HOWE: Oui, à ce sujet-là. Comment s'y prendrait-on pour s'entendre avec les provinces au sujet de la coordination de tous les transports?

M. COLBOURNE: Cela mettrait des bâtons dans les roues, et pour ma part je ne vois pas ce qu'on pourrait y faire.

M. HOWE: Encore une question. Vous avez mentionné que les compagnies de chemins de fer avaient élaboré de nouveaux horaires, plus avantageux pour elles. Votre groupement a-t-il jamais élaboré et présenté un horaire complet à une compagnie de chemins de fer, que cette dernière aurait refusé d'accepter?

M. COLBOURNE: Non, nous ne nous sommes jamais occupés de ces choses-là.

M. HOWE: Alors, comment pouvez-vous dire que l'horaire est tout à l'avantage de la compagnie, puisque vous ne l'avez jamais étudié?

M. COLBOURNE: Nous l'avons étudié assez pour nous en faire cette opinion. Nous ne sommes que les employés de la compagnie, non pas ses dirigeants.

M. HOWE: D'accord, mais ne croyez-vous pas que vous auriez pu leur offrir un meilleur horaire, si vous en aviez eu un?

M. COLBOURNE: Ils savent trop bien que leurs trains actuels doivent figurer dans l'horaire tel qu'il est, en raison des servitudes imposées par le matériel.

M. HOWE: Il y a encore quelque chose que je voudrais savoir au sujet de la vitesse dans les courbes. Ce n'est probablement pas votre affaire, mais je me suis souvent demandé pourquoi on n'a jamais essayé de rabaisser le centre de gravité des voitures de chemin de fer afin qu'elles puissent prendre les courbes un peu plus vite. C'est là je crois, une question de génie technique.

M. COLBOURNE: Il y a deux raisons. Tout d'abord, rabaisser le centre de gravité des voitures présente d'énormes difficultés aux ingénieurs-techniciens, et puis, il s'agit de voitures, et plus le centre de gravité d'une voiture de chemin de fer est distant des rails, meilleure est la suspension de la voiture.

Le PRÉSIDENT: Merci bien, monsieur Howe. Merci à vous aussi, monsieur Colbourne et monsieur Lowe pour votre intéressant exposé; merci bien d'avoir assisté à nos débats.

(*Applaudissements*)

M. COLBOURNE: C'est à nous de vous remercier de votre bienveillance à notre égard.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons deux mémoires à présenter. Je crois qu'il serait sage de le faire immédiatement, avant d'ajourner la séance à 1 h. 30; nous entendrons M. G. MacKenzie, mécanicien de locomotive, qui a été domicilié à Moose Jaw avant d'élire domicile à Vancouver, et puis nous lèverons la séance à 1 h. 30. S'il reste des questions à poser à Mackenzie, nous les poserons à 2 h. 30. M. King a un long exposé à présenter au nom de la Fraternité des aides-mécaniciens et des chauffeurs de locomotive et nous l'entendrons au cours de la séance de l'après-midi. Monsieur MacKenzie, vous avez la parole.

M. MACKENZIE: Monsieur le président, messieurs du comité, je me sens tant soit peu présomptueux de prendre la parole devant un comité aussi distingué que le vôtre, mais ce dont je vais vous parler a soulevé tellement de plaintes de la part de syndiqués qui n'ont pas le toupet de se faire entendre, que je crois séant de vous renseigner un peu au sujet de ma carrière. Il y a bien des années, en 1911 pour être précis, j'ai fait mes débuts de chauffeur à la gare de Revelstoke où j'ai travaillé pendant un an, après quoi j'ai quitté le chemin de fer pour m'établir à la ferme. Un peu plus tard, ayant perdu le goût de la culture, je suis retourné au chemin de fer. Je repris le métier à Sutherland pour finir à Moose Jaw. Ce dont je veux vous entretenir, c'est que, en supprimant le «Dominion», on a enlevé aux pensionnés et aux autres aussi, l'occasion d'utiliser leur passe. Il y a bien longtemps, peut-être pas si longtemps que cela...

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur MacKenzie, mais avez vous l'intention de nous parler de passes?

M. MACKENZIE: Oui, car cela a trait à la suppression du «Dominon». Lorsque le «Canadian» a commencé à rouler, il nous était formellement interdit d'y prendre place, et plus tard, alors que le «Dominon» avait tellement périclité qu'il était pour ainsi dire supprimé, on nous a permis de nous servir un peu de nos passes, j'ai bien dit «un peu».

En fait, il y a deux ans, nous avons fait, ma femme et moi, un voyage par bateau au pays natal. Nous avons acheté nos billets aller-retour du Pacifique-Canadien et nous avons dû débourser une assez forte somme d'argent à ce moment-là. On nous a assigné tous deux une couchette du haut, et pas dans le même wagon-lit, je vous prie; ma femme se trouvait à cinq wagons en avant de moi. Voilà le service qu'on accorde aux détenteurs de passes de chemin de fer. Ça n'a pas beaucoup changé depuis. Dernièrement j'avais l'occasion d'aller dans l'Est; alors, je téléphone à la gare, mais, en fin matois, je ne leur parle pas de ma passe, pour être certain qu'on s'occuperait de moi. On me répond qu'il n'y a pas de couchette du haut disponible, mais que je peux louer une chambrette. «Très bien», que je dis. Nous sommes au lundi, et je dois partir le mercredi soir suivant. Le mercredi matin, je vais chercher mon billet, mais on me dit que je ne peux l'avoir tout de suite. D'après le règlement, le détenteur d'une passe doit se présenter au guichet une heure avant le départ du train; on lui remet alors le billet de location, s'il est encore disponible. Je disais donc qu'on a refusé de me remettre le billet le mercredi matin; alors je suis revenu le soir, exactement une heure avant le départ du train, et j'ai obtenu la chambrette en question, vu que personne d'autre ne l'avait louée. Tout va bien, donc, et je prends le train à destination de Moose Jaw. Le temps y est si mauvais, toutefois, que j'expédie mes affaires en deux jours et décide de retourner immédiatement chez moi. Je vais voir le chef de gare de l'endroit, que je connais très bien, et lui demande s'il peut me garder une couchette. Il me dit que non, mais il ajoute qu'on pourrait bien me réserver une place sur l'omnibus, en télégraphiant à Winnipeg. C'est ce qu'il fait, et j'ai le grand plaisir plus tard de revenir à Vancouver par omnibus, à moitié prix. Il est difficile d'étendre les jambes dans ces wagons, j'en voyais quelques autres qui avaient le même problème que moi, on en arrive à avoir les deux pieds dans l'allée; on ne dort pas bien en pareille posture, surtout à mon âge. Quand le *Dominion* était en service, les passes nous donnaient droit à de très bons avantages, lesquels n'étaient pas compris dans notre salaire, ainsi que l'a confirmé le Pacifique-Canadien. Je crois maintenant qu'on nous les a presque tous enlevés, ces avantages, depuis qu'il n'y a plus de *Dominion*. Voilà pourquoi je m'oppose à la cessation du service du *Dominion*. Peut-être suis-je un peu égoïste, mais je me fais le porte-parole d'un grand nombre de gens qui n'ont pas le courage de venir ici exprimer hautement leurs opinions.

M. PASCOE: Monsieur MacKenzie, j'ai eu vent de cette question dans bien d'autres cas. Vous venez de nous communiquer une opinion bien personnelle, mais vous dites qu'il y en a beaucoup d'autres qui ont les mêmes griefs que vous?

M. MACKENZIE: C'est exact. Je puis même vous citer des noms, par exemple, ceux de M. et Mme Alex Johnson, qui se rendaient en Suède et qui ont dû louer une couchette à moitié prix jusqu'à Montréal, où il leur fallait se rendre pour louer une place à bord de l'avion les amenant à destination.

M. PASCOE: Pour revenir aux avantages que vous donnait votre passe à bord du *Dominion*, est-ce que vous n'aviez à débourser que le prix de la couchette, à cette époque?

M. MACKENZIE: C'est exact. On versait le prix de la couchette, et si aucune couchette n'était disponible, on pouvait voyager à bord de l'omnibus sans débourser un sou de plus.

M. PASCOE: Et maintenant, vous devez verser la moitié du prix du billet de chemin de fer, si vous prenez le *Canadian*?

M. MACKENZIE: C'est juste.

M. PASCOE: A votre avis, du moins, les avantages que procure la passe devraient être exigibles au même titre que le salaire?

M. MACKENZIE: C'est juste.

M. PASCOE: Est-ce que vous croyez que la société est d'accord sur ce point?

M. MACKENZIE: J'ai entendu dire depuis qu'elle n'est pas de cet avis, mais j'ai été pendant bon nombre d'années à la présidence du syndicat des chauffeurs, avant de devenir mécanicien, et je sais que cette question revenait alors toujours sur le tapis au cours des pourparlers ayant trait aux salaires. La société doit censément estimer à $300 l'an les avantages que procure la passe de chemin de fer.

M. PASCOE: Vous estimez, n'est-ce pas, que ces avantages devraient être compris dans la pension de retraite?

M. MACKENZIE: C'est juste.

M. PASCOE: Je suis très heureux que vous ayez soulevé cette question; quoique je diffère d'opinion avec vous à ce sujet, j'ai fort estimé votre franc-parler. Je vous remercie, monsieur.

Le PRÉSIDENT: La parole est maintenant à MM. Saltsman, Olson et Fawcett. Je prie ces messieurs de s'en tenir dans leurs questions à l'ordre de renvoi. Monsieur Saltsman.

M. SALTSMAN: J'ai écouté avec le plus grand intérêt le témoignage que nous venons d'entendre. On pourrait croire, n'est-ce pas, que cette question en rappelle une autre que l'on a soulevée de temps à autre au Canada, soit de permettre à tous les retraités de voyager à moitié prix? Une telle mesure aurait pour effet, premièrement, d'encourager les gens à voyager davantage, et deuxièmement, elle donnerait aux retraités l'occasion de visiter le Canada. Étant donné que vous avez, apparemment, certains contacts avec les gens de cette catégorie d'âge, est-ce que vous croyez que cette mesure aurait un certain succès?

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas bien le rapport entre votre question et l'ordre de renvoi de ce Comité, monsieur Saltsman. Pourriez-vous reposer votre question en y faisant intervenir clairement le service de transport des voyageurs du Pacifique-Canadien?

M. SALTSMAN: Une telle mesure aurait-elle l'heur d'accroître le revenu de la société, lui permettant ainsi d'améliorer le service, d'après vous?

M. MACKENZIE: Je sais que bien des gens s'imaginent que les mécaniciens reçoivent une pension de retraite très élevée et qu'ils ont amplement les moyens d'acquitter le prix du billet de chemin de fer. Pour ma part, je reçois $132.60 par mois, ce qui est vraiment peu, somme toute. En fait, mon loyer à Vancouver s'élève à $133 par mois. Je crains fort, par conséquent, d'avoir à augmenter mon revenu de manière quelconque, ou bien d'être expulsé de mon logis.

Le PRÉSIDENT: Bon nombre de pensionnés éprouvent la même difficulté, ma foi.

M. OLSON: Tout d'abord, permettez-moi de vous féliciter d'avoir eu le cran de venir ici exprimer vos opinions. En outre, je vous remercie des renseignements que vous avez fournis aux membres de ce Comité, renseignements qui lui seront très utiles, à mon avis. Nous en avions entendu parler auparavant, mais c'était toujours des on-dit, mais maintenant, nous avons la parole même de quelqu'un à qui cela est arrivé. J'aurais une question à vous poser, au sujet de la difficulté que vous avez eue à vous louer une couchette, premièrement à Vancouver, mais surtout à Moose Jaw. Vous dites qu'on a refusé de vous réserver une couchette, bien que vous fussiez prêt à verser la moitié du prix du billet de chemin de fer et le plein prix de la couchette?

M. MACKENZIE: Je vous demande pardon, mais les deux ne peuvent aller de pair. Il faut verser la moitié du prix du voyage en omnibus, sauf lorsqu'on loue une couchette; alors la passe donne droit au passage gratuit, il suffit tout

simplement de verser le prix de la couchette. Par contre, si le voyage se fait en train omnibus, il faut acquitter la moitié du prix du billet; la passe ne donne pas droit à la couchette, dans ce cas. Je me rappelle d'avoir demandé: «Si je suis dans un train omnibus où il y a une couchette disponible, puis-je prendre le montant versé pour mon passage et le reporter sur le prix d'une couchette, puis acquitter le solde en espèces?» L'on m'a répondu: «Non, cela n'est pas permis.»

M. OLSON: Permettez-moi d'élucider ce point, en ce qui a trait aux avantages procurés par les passes, lesquels devaient censément être les mêmes, qu'il s'agisse du *Dominion* ou du *Canadian*. Quand vous avez demandé qu'on vous réserve une couchette à bord du *Canadian*, on ne s'est nullement occupé de vous, sauf quelques heures avant le départ du train. C'est bien cela?

M. MACKENZIE: C'est exact.

M. OLSON: Par conséquent, les avantages dont vous jouissiez à bord du *Dominion* sont nettement supérieurs à ceux qui vous sont accordés à bord du *Canadian*?

M. MACKENZIE: C'est juste.

M. FAWCETT: Monsieur le président, les deux dernières personnes à poser des questions ont contribué à élucider un point que je désirais voir tel avant d'être consigné, soit celui du tarif réduit de moitié, ainsi que la question du plein prix à l'égard de la location des couchettes, laquelle doit être aussi nettement consignée, à mon avis. Mes questions avaient trait à ces deux points; donc, on y a déjà répondu.

M. OLSON: Monsieur le président, permettez-moi d'adresser une autre question à M. MacKenzie. Monsieur, si vous auriez consenti à acquitter le prix du billet de chemin de fer à Moose Jaw, vous aurait-il été possible de louer une couchette de Moose Jaw à Vancouver?

M. MACKENZIE: Le chef de gare à Moose Jaw, M. McDermott, avec qui je suis lié d'amitié, m'a dit que non, qu'il n'y avait aucune couchette disponible avant une semaine, au moins. Or, à ce moment-là, le thermomètre indiquait 15 ou 20° sous zéro à Moose Jaw, et il y avait beaucoup de neige.

M. OLSON: Quand cet incident est-il survenu, monsieur MacKenzie?

M. MACKENZIE: Il y a environ une semaine. C'est bien çà, messieurs, Moose Jaw a été victime d'une violente tempête de neige, il n'y a pas si longtemps.

M. PASCOE: Y a-t-il normalement de telles tempêtes de neige à Moose Jaw? Non, je dirais que cela ne se voit pas souvent à cet endroit.

Le PRÉSIDENT: Au nom du Comité, je vous remercie d'être venu témoigner. M. Olson l'a déjà dit, cela fait du bien d'entendre l'opinion d'un particulier au lieu d'un organisme quelconque. Merci encore une fois.

M. MACKENZIE: Je vous remercie, messieurs, de m'avoir écouté avec tant de bienveillance.

Le PRÉSIDENT: Merci monsieur MacKenzie. Messieurs du Comité, je me permets d'appeler votre attention sur un point qu'un certain nombre de membres du Comité m'ont signalé. Je me proposais d'entendre l'exposé de M. King cet après-midi à deux heures et demie. Il s'agit du dernier exposé que nous entendrons ici, à Vancouver, mais avant de donner la parole à M. King, cet après-midi, je dois souligner le bon nombre d'objections qu'on a apportées à cet exposé et dont on m'a fait part. En particulier, on allègue que l'exposé n'est, dans une grande mesure, qu'une critique de la décision prise par la Commission des transports à l'égard du *Dominion*, ainsi que de la façon dont la Commission en est arrivée à cette décision. Je me permets de proposer à M. King de relire

très attentivement son exposé pendant l'heure du midi, lui faisant remarquer que la plupart de ses réclamations pourraient fort bien être hors de propos, pour ce qui est de l'ordre de renvoi de ce Comité. Il n'est ni dans nos attributions, ni dans nos droits, de traiter une décision ayant presque force de jugement et contre laquelle on réclame présentement auprès du Conseil privé, soit du pourquoi de cette décision et de la manière dont elle a été prise. Nous sommes uniquement intéressés à connaître le point de vue de la Fraternité, M. King, quant au service de transport des voyageurs, présent et futur, qui est exploité par le Pacifique-Canadien, ainsi qu'il est énoncé dans le mandat de ce Comité; tout ce qui a trait à la façon dont la Commission des transports en est arrivée à sa décision, et vos critiques au sujet de cette décision, n'ont absolument rien à voir avec le Comité. Bien que la Commission et nous-mêmes, nous abordions le même sujet, il ne nous appartient pas de porter un jugement sur son activité. C'est ce que je voulais signaler à M. King, à qui il est loisible, en revoyant son exposé, d'omettre les passages qui pourraient être en dehors de la question et de ne laisser que ce qui nous concerne surtout. Je lui en avait déjà parlé auparavant, mais je tenais à appeler l'attention du Comité sur ce point dès maintenant.

M. OLSON: Puis-je me permettre une remarque à ce propos?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Olson. Je veux simplement amener la conversation à ce sujet, non sans intérêt, à mon avis, car plusieurs membres du Comité m'ont déjà fait part de cette objection.

M. OLSON: J'estime tout comme vous, M. le président, qu'il n'est pas séant de trouver à redire de la Commission des transports, surtout lorsqu'on réclame contre sa décision auprès du Conseil privé.

Le PRÉSIDENT: Qu'il y ait appel ou non, peu importe; il ne nous appartient pas de porter un jugement sur la Commission.

M. OLSON: C'est là où je veux en venir. A mon point de vue, bien entendu, l'organe exécutif de la Loi sur les chemins de fer, y compris le service de transport des voyageurs, a été de fait jusqu'à aujourd'hui la Commission des transports, en ce qui concerne le gouvernement fédéral. Il me semble, par conséquent, que si une personne ou un groupe de personnes estime que cet organe exécutif n'a pas réellement agi dans l'intérêt du public, je ne vois pas pourquoi il serait mal que cette personne ou ce groupe de personnes trouve poliment à redire des actions de la Commission devant ce Comité, car nous sommes censés n'est-ce pas, formuler des recommandations au sujet de l'exploitation du service de transport des voyageurs et de la ligne de conduite à adopter en ce sens?

Le PRÉSIDENT: C'est juste. Il ne s'agissait pas d'une décision de ma part, j'ai simplement cru bon de signaler à M. King, ainsi qu'aux autres membres de ce Comité, que certains passages de son exposé pourraient fort bien n'être pas en règle. Il serait opportun, à mon avis, que M. King et les membres du Comité revoient l'exposé ensemble pendant l'heure du midi, pour que toute décision relative à la pertinence de certaines affirmations soit bien interprétée, si le cas se présente.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur Olson m'a paru s'exprimer en termes un peu vagues. A mon avis, est en règle toute observation portant sur la façon d'agir de la Commission et sur l'impossibilité où nous nous trouvons d'obtenir d'elle les renseignements voulus, mais il n'est pas séant, certes, de trouver à redire des motifs sur lesquels elle fonde ses décisions, ainsi qu'on a proposé de faire, il y a un moment.

Le PRÉSIDENT: Voilà pourquoi j'ai proposé à tous les membres de relire attentivement l'exposé en question pendant l'heure du midi.

M. KING: Me permettriez-vous de faire une remarque, monsieur le président? Merci. Il me semble, messieurs du comité, que la présente audition a certes pour but de passer en revue les témoignages entendus par la Commission des transports l'an dernier, et que vous devez sûrement avoir l'autorisation d'étudier la décision qu'elle a rendue à ce propos, sinon, pourquoi cette audition? Trouver à redire, non pas tant de la Commission elle-même, mais de la façon dont elle a procédé à l'audition des témoins, est un droit dont devraient jouir, à mon avis, les syndicats, les localités et les particuliers visés par une décision de la Commission. Je ne voudrais pas qu'on m'attribue des propos défavorables à l'endroit des commissaires des transports mais, ainsi que M. Olson l'a signalé, la Commission étant l'organisme exécutif qui régit notre service, nos rapports avec notre employeur, il est juste et équitable, selon moi, que nous puissions émettre certaines opinions au sujet des lacunes que nous croyons détecter dans cet organisme.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il ne vous est pas loisible de reprocher à la Commission d'avoir fondé sa décision sur les témoignages qu'elle a entendus.

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas question de rejeter une partie quelconque de votre témoignage, même si la Commission l'a déjà entendu, mais je doute fort en ce moment qu'il soit en règle de trouver à redire de la façon dont la Commission a procédé à l'audition des témoins, comme vous dites. Cela n'est pas la fonction du Comité. Nous devons agir conformément au mandat qui nous est attribué. Je ne partage pas l'avis de M. Olson, mais cela ne constitue pas une décision de ma part. C'est un point que je prie tous les membres d'étudier pendant l'heure du midi, après quoi nous entendrons l'exposé de M. King.

M. KING: Merci, Monsieur le président. Si les membres ont l'obligeance de m'indiquer quels sont les passages qu'il vaudrait peut-être mieux omettre, selon eux, alors je . . .

Le PRÉSIDENT: Vu qu'on m'avait signalé ce point auparavant, M. King, j'ai cru bon de vous en faire part dès maintenant, à vous ainsi qu'aux autres membres du Comité. Je vous saurais gré de relire très attentivement votre exposé pendant l'heure du midi, au cas où certaines objections seraient soulevées par les membres. J'ai cru bien faire monsieur King, en vous en avertissant dès maintenant.

M. BYRNE: M. King a lui-même témoigné devant la Commission?

M. KING: Oui, mais l'exposé que j'ai en main diffère du témoignage que nous avons présenté à la Commission des transports l'an dernier, à Calgary. S'il ne m'est pas permis d'analyser les conséquences de la décision rendue par la Commission, je ne pourrai rien faire d'autre que de vous transmettre ce que j'ai dit lors de l'audition des témoins par la Commission, mais on a déjà prononcé sur cette question.

M. BYRNE: Le mandat qui nous est attribué ne porte pas mention de *Dominion*; il y aura enquête à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je suis persuadé qu'après avoir relu votre exposé, les membres constateront qu'il est en règle. On a déjà distribué des exemplaires de votre exposé, mais il vaut mieux signaler dès maintenant, je crois, que le Comité n'est pas autorisé à porter un jugement sur la façon dont la Commission en est arrivée à sa décision. Sauf votre respect, monsieur Olson, veuillez relire le mandat du Comité, dont je sais que vous êtes au courant.

M. OLSON: Permettez-moi de citer un fait. Je trouve grandement à redire, comme bien d'autres en Alberta et au Manitoba, de ce que la Commission des

transports n'a accordé que douze jours d'intervalle entre la convocation et l'audition des témoins. Il s'agit, certes, d'une question de procédure, en l'occurrence, et si l'on croit que les témoins n'ont pas eu suffisamment de temps pour se préparer, on doit bien être capable de le dire.

Le PRÉSIDENT: Je ne voulais pas argumenter contre quelqu'un ou contre l'exposé que M. King désire nous présenter, M. Olson. Le Comité a entendu plusieurs témoignages qui ont déjà été présentés à la Commission des transports, mais je suis persuadé à l'heure actuelle, à moins que l'on ne me fasse changer d'avis plus tard, que le Comité n'a rien à voir avec l'intervalle d'une douzaine de jours accordé par la Commission. Selon moi, cette question n'a rien à voir avec la procédure adoptée par la Commission pour l'audition des témoins, et il n'appartient pas au Comité d'en discuter. C'est une opinion seulement; je peux fort bien me ranger à l'avis contraire, si les membres du Comité me convainquent que j'ai tort.

M. OLSON: Voici ce que je pense. Par suite de la décision prise par la Commission, un des trains assurant le service d'un bout à l'autre du pays a disparu. Il doit être dans nos attributions, certes, de voir comment on en est arrivé à cette décision, avant de présenter nos conclusions au grand public.

Le PRÉSIDENT: Je me permets de vous représenter, messieurs du Comité, qu'il ne nous appartient pas de porter un jugement sur la procédure adoptée par la Commission pour l'audition des témoins. Il nous convient, sans aucun doute, de revoir les témoignages entendus par la Commission et d'étudier la décision qu'elle a prise; d'autre part, il ne nous incombe pas, selon moi, d'affirmer quoi que ce soit au sujet de la procédure adoptée par la Commission ou des modalités de l'audition.

M. KING: Puis-je me permettre une dernière remarque, je vous prie? Dans la décision minoritaire rendue par le commissaire Kerr, il est dit ce qui suit:

> «Je suis d'accord avec le commissaire en chef et le commissaire Woodard quant au jugement rendu, à cette restriction près: lorsque j'ai formulé mon opinion, je n'ai pas soupesé les conséquences économiques ou sociales qu'elle pourrait avoir pour les localités intéressées. Selon moi, ce sont des questions qu'il n'appartient pas à la Commission d'étudier ou de soupeser dans l'exercice de ses fonctions en vertu de la Loi sur les chemins de fer.»

On constate que les commissaires eux-mêmes ne sont pas d'accord quant aux prérogatives de la Commission. Il doit sûrement m'être loisible d'exprimer certaines opinions à ce même propos.

Le PRÉSIDENT: Je ne vous demande qu'une seule chose, M. King, soit de relire attentivement votre exposé pendant l'heure du midi, car il se peut que des membres du Comité élèvent certaines objections; s'il y a lieu, nous prendrons une décision au fur et à mesure que ces objections seront soulevées.

M. LESSARD: Croyez-vous que nous puissions revenir ici à l'heure, soit à deux heures et demie?

Le PRÉSIDENT: Il y a présentement des autobus en bas pour les membres du Comité qui désirent déjeuner en ville; ces autobus vous ramèneront ici vers deux heures et demie.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons entendre pour commencer l'exposé de la députation de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotive, présenté par M. King. Nous en avons discuté avant la suspension de la séance de

ce matin. Je crois avoir bien établi avec M. King les motifs de cette discussion, ce qui intéresse le Comité et ce qu'il désire obtenir; nous nous entendons maintenant sur les principaux points et sur l'objet de ce Comité. Je demande donc à M. King de bien vouloir passer à son exposé, qui comprend non seulement le document qui vous a été distribué, dont certains passages nous intéressent au plus haut point, d'autres, presque pas, je laisse cela à votre discrétion mais aussi d'autres renseignements pertinents.

M. W. S. KING (*Représentant législatif, local 341, Fraternité des chauffeurs et mécaniciens*): Merci, Monsieur le président. Permettez-moi tout d'abord d'implorer quelque peu votre indulgence; j'ai la voix très enrouée, à cause d'un mauvais rhume que j'ai contracté; je vous en remercie d'avance.

Au Comité permanent des transports et des communications; objet: l'arrêt de service par la société de chemin de fer du Pacifique-Canadien, du train de voyageurs transcanadien, appelé le «Dominion».

L'effectif de Revelstoke de l'organisation soussignée est sensible à l'honneur qui lui est fait de comparaître devant ce Comité et de lui faire connaître ses vues au sujet de la décision prise par le Pacifique-Canadien de suspendre le service du «Dominion» et de l'approbation subséquente de cette décision par la Commission des transports.

Étant donné que j'ai comparu devant la Commission à Calgary, le 13 octobre 1965, et, qu'à cette occasion, j'ai présenté un exposé au nom de nos groupements locaux, il m'a semblé inutile de vous répéter nos arguments contre l'arrêt de service du «Dominion», vu que ce Comité a sûrement accès à toutes les présentations faites auprès de la Commission.

Il semble plus opportun à présent de revoir dans l'ensemble les circonstances qui ont entouré l'audition des témoins et d'examiner sur quoi la Commission des transports a fondé sa décision.

Il faut signaler d'abord que les auditions se sont déroulées de manière à avantager injustement le Pacifique-Canadien aux dépens de ceux qui s'opposaient alors à l'arrêt de service projeté du *Dominion*. Ces derniers n'ont eu que quelques semaines pour préparer leur témoignage. Un tel laps de temps est suffisant pour rédiger un exposé, mais ne l'est certainement pas pour recueillir et disposer les données statistiques indispensables à ce genre de présentation. Il est évident que l'impossibilité où nous étions de fournir une telle documentation statistique, a grandement affaibli notre présentation, à en juger par le peu de cas dont en fait la Commission des transports dans son rapport. Par ailleurs, le Pacifique-Canadien a une foule de dossiers administratifs, continuellement tenus à jour, ce qui lui a permis de comparaître à l'audition muni de tous les renseignements statistiques voulus, interprétés par une armée de comptables, d'avoués, de statisticiens et de spécialistes en recherches.

Ce n'est pas la première fois que le Pacifique-Canadien passe par là; il n'est donc pas injuste de supposer qu'on a prévu qu'une telle audition aurait lieu et conséquemment, qu'on a mis sur pied, bien avant la journée de l'audition, une armée impressionnante de gens de profession, dont la tâche consistait à élaborer un plaidoyer éloquent en faveur de l'arrêt de service du «Dominion», appuyé par leurs propres données statistiques présentées sous un beau jour. On pourrait croire, à la lecture du rapport de la Commission des transports, consacré en grande part aux témoignages des représentants du Pacifique-Canadien, aux déclarations des administrateurs de cette société et à des concessions flatteuses fondées sur certaines distinctions (*Voir* M. Warren, p. 34), on pourrait croire, dis-je, que la Commission n'a écouté que ces gens-là.

Il nous faut également déclarer que nous soutenons, de la façon la plus absolue, que la Commission des transports ne possède pas les facilités, ni la large autorité, indispensables pour pouvoir se prononcer légalement dans un tel cas. Cette opinion s'appuie sur le rapport individuel de M. le Commissaire H. H. Griffin, dans lequel il dit, au dernier paragraphe de la page 90;

> Quoique partageant l'opinion du Commissaire en Chef et de M. le Commissaire Woodard, je dois faire la réserve suivante. En formulant mon opinion je n'ai pas pondéré l'impact économique ou social sur les milieux communautaires. A mon avis, ce ne sont pas des choses que la Commission doit considérer et évaluer dans l'exercice de ses fonctions dans le cadre de la Loi des Chemins de Fer.

Qu'une telle divergence d'opinion règne parmi les Commissaires au sujet des responsabilités et des prérogatives de la Commission, est une indication frappante de leur inhabilité à se prononcer sur la question en cause, tenant compte de toutes les ramifications qu'elle comporte. Une autre divergence d'opinion, et même de la confusion, au sujet de leur propre autorité, est à noter, page 81 du rapport de la Commission, où les Commissaires Kerr et Woodard déclarent ce qui suit:

> La Loi des Chemins de Fer n'établit aucune politique, ni aucun principe, que devrait suivre la Commission pour déterminer quels trains doivent circuler. La politique de la Commission, mise en pratique dans tout le Canada, a été de déterminer de son mieux les besoins du public en services de trains, et de décider si la perte, ou les inconvénients, subis par le public par suite de la discontinuation du service des trains, l'emportent sur le fardeau que le maintien en opération du service causerait au chemin de fer, jusqu'au point de justifier la discontinuation du service.

Cette partie du rapport appuie l'opinion du Commissaire Griffin, à laquelle on a déjà fait allusion, au sujet de l'autorité que détient la Commission pour évaluer les aspects sociaux et économiques de la question. Leur manque reconnu d'autorité dans ce domaine est une indication que leurs tentatives superficielles de traiter de ces questions sont inefficaces, et méritent à peine d'être prises au sérieux. Aux pages 50 et 51 du rapport de la Commission on trouve cette déclaration:

> Bien que le personnel ait été quelque peu augmenté, il est encore relativement restreint, et devra être augmenté si l'on exige de la Commission qu'elle détermine les déficits des services de voyageurs, de lignes secondaires, et du transport de grains aux fins de subventions, tel que recommandé par la Commission MacPherson, et le coût du transport de certaines marchandises, en vue de l'établissement des taux, car l'établissement des coûts précis en sera augmenté d'autant.

Cet avancé, encore une fois, confirme notre point de vue, que la commission n'a pas l'autorité, les précédents, ni les amples facilités nécessaires lui permettant de traiter de l'abandon d'un service transcontinental. La nature nationale et historique de cette affaire la place au-delà du domaine normal de l'habilité et des prérogatives de la commission.

Monsieur le Président, nous vous soumettons également que, dans le cas présent, la commission est arrivée à son jugement en partant de fausses prémisses. Aux pages 41 et 80 du rapport de la commission, les Commissaires s'appuient fortement sur les opinions des juges Locke et Rand dans le cas de *Patchett and Sons Ltd., versus Pacific Great Eastern Railway Co.*, dans un effort pour relever le Pacifique-Canadien de ses obligations en vertu de l'article 315 de la Loi des Chemins de Fer. L'affaire Patchett traite d'une situation tout à fait

différente de celle de l'abandon du *Dominion*, en ce sens, qu'un conflit de travail empêchait le *PGE* de fournir un service dans le cas en question. Considérer ces deux situations comme analogues, c'est oublier les représentations faites par des centaines d'individus, d'organisations et de milieux communautaires, à travers tout le Canada, qui ont témoigné que le Pacifique-Canadien, de propos délibéré, avait torpillé le service fourni par le *Dominion*, sans l'intervention, ou l'aide, de tiers.

D'une part, nous avons le service d'une compagnie interrompu par une ligne de piquetage, et, d'autre part, une compagnie déterminée à se retirer du Service des Voyageurs, dans le but de profiter des bénéfices plus lucratifs qui découlent du transport des marchandises. Le manquement de la Commission à reconnaître cette distinction exonère le Pacifique-Canadien de toutes les accusations portées contre lui par tous ceux qui ont comparu en opposition à la discontinuation du *Dominion*. En agissant ainsi ils insultent notre intégrité et tournent en ridicule l'invitation qui avait été faite aux intéressés de comparaître aux audiences, pour y apporter leurs témoignages. Si nous avions su que l'évidence apportée par le Pacifique-Canadien serait acceptée carte blanche, alors que la nôtre serait totalement ignorée, beaucoup de temps et d'énergie aurait pu être épargnés à tous.

Peut-être que la partie la plus répréhensible du rapport de la commission, à notre point de vue, est la manière désinvolte dont elle traite des déplacements des employés. Aux pages 4 et 5 du rapport de la commission on lit «on sollicite des témoignages quant aux répercussions sur le déplacement des employés de chemin de fer qui résulteraient de la discontinuation du *Dominion*. La reconnaissance d'un tel déplacement des employés se trouve à la page 41 du rapport, dans le paragraphe suivant:

> La discontinuation du *Dominion* sera la cause du déplacement d'employés et de pertes d'emploi. Un grand nombre de personnes déplacées trouveront un autre emploi au sein de la compagnie en déplaçant elles-mêmes des hommes d'ancienneté moindre, ou en déménageant dans une autre localité, ou d'autres manières. Ceci n'a rien d'anormal dans les chemins de fer, mais le fait que ce ne soit pas anormal n'atténue pas les désavantages et les pertes qui découleront des déplacements.

Ayant ainsi établi que les déplacements, pertes d'emploi et épreuves seront le lot de nombreux employés, les commissaires affirment qu'on ne saurait maintenir le *Dominion* en opération, simplement pour éviter cette éventualité. Nous ne pourrions faire autrement que d'être d'accord avec cette position, si tous les autres facteurs indiquaient qu'il y aurait déplacement: prémisse que nous ne sommes pas prêts à accepter. Ce qui nous parait curieux, toutefois, est que les commissaires omettent de recommander une réparation rémunératrice, quelle qu'elle soit, pour soulager les pertes de travail et le déplacement des employés. Nous sommes frappés par les références constantes des commissaires aux conclusions et recommandations de la Commission royale MacPherson, qu'ils prennent comme base pour leur décision en faveur de la compagnie. Cette confiance en ce Rapport MacPherson est esquissée par le paragraphe suivant, qui se trouve à la page 3 du rapport de la commission:

> J'ai fait allusion aux conclusions et recommandations de la Commission royale MacPherson. Les conclusions et recommandations des commissions royales ont un poids considérable et, quoique la commission ne soit pas liée par celles-ci, et que certaines des recommandations n'aient pas encore fait l'objet d'une législation pour les mettre en vigueur, je leur ai accordé la considération toute particulière qu'elles méritent.

Monsieur le président, un événement plus récent que le Rapport MacPherson a été l'institution d'une enquête judiciaire, sous les auspices de mon-

sieur le juge Samuel Freedman, pour enquêter sur les effets des panages prolongés du National-Canadien. Le rapport Freedman, similairement au Rapport de la Commission MacPherson, fournit simplement au gouvernement la base pour la législation proposée dans le domaine particulier en question. Le gouvernement n'est pas tenu de mettre à exécution aucune ou toutes les recommandations de tels tribunaux. Le Rapport Freedman, qui traite des droits de la direction d'opérer des changements dans les conditions de travail, au cours de la période «fermée» d'un contrat, déclare ce qui suit à la page 136:

> Leur contrat avait été dressé sur la base d'un ensemble de circonstances. Maintenant il doit être exécuté sur la base d'un autre ensemble de circonstances, machiné par la seule direction, et auquel ils n'ont donné aucun assentiment. Il y a ici injustice manifeste, qui réclame à grands cris l'attention et la rectification.

Il semble vraiment étrange que le rapport de la commission omette de prendre connaissance du fait que cette partie du Rapport Freedman est, manifestement applicable à la question du *Dominion*. Peut-être nous pardonnerez-vous, monsieur, de tirer des conclusions plutôt cyniques de cet illogisme évident? La similarité des deux domaines qui nous occupent est très claire lorsque l'on considère les faits:

a) Déplacement et perte d'emploi dans le cas des *panages prolongés* du National-Canadien, et la question de fait du *Dominion* du Pacifique-Canadien.

b) Les changements dans les conditions de travail découlant de l'action de la compagnie, au cours de la période «fermée» d'un contrat, sont des facteurs incontestables dans les deux cas. Les restrictions apportées aux droits des employés à des permis spéciaux n'en étant qu'un. Et ceci n'est intentionnel que dans le cas du *Dominion*, seul.

Le Rapport Freedman continue en faisant des recommandations spécifiques quant à la procédure qui devrait être suivie quand les chemins de fer envisagent des modifications qui affecteront matériellement les conditions établies. L'essence de ces recommandations est que, si les chemins de fer ne parviennent pas à obtenir le consentement immédiat des syndicats, ils doivent retenir la mise à exécution des changements proposés, jusqu'à ce que les négociations des contrats permettent à tous les syndicats en cause d'assurer la protection voulue à tous leurs membres. Cette recommandation a reconnu la lacune évidente dans la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail, qui permet à un employeur de procéder à des changements pendant la période «fermée» d'un contrat, lui donnant ainsi l'occasion de circonvenir, en grande mesure, de nombreuses dispositions dudit contrat.

Il a souvent été dit, par de hautes personnalités de la fonction publique, qu'il y a grand besoin que le gouvernement, le patronat, et les travailleurs coopèrent pour faire face aux transformations créées par la technologie moderne, ainsi qu'aux innovations administratives rendues nécessaires pour rencontrer la forte concurrence. Ce n'est ni notre désir, ni notre dessein, de nous opposer à de telles transformations, tant qu'elles contribueront au bien-être économique général de notre industrie et de notre patrie. Toutefois, nous nous lassons de plus en plus des assurances émanant de toutes parts, comme quoi les facteurs bouleversants pour les humains qu'apportent de tels changements sont reconnus. Une telle reconnaissance, sans action appropriée, ne contribue pour bien dire rien à l'amélioration de la sinistre réalité que sont la perte d'emploi ou de foyer, résultats inévitables de beaucoup de ces changements. Le patronat procède à ces bouleversements sans offrir de négocier, ni même de consulter, leurs employés quant à leurs effets.

Quand il en résulte une crise, telle l'immobilisation du National-Canadien l'an dernier, le gouvernement nomme des enquêteurs ou des commissions royales pour examiner le problème. Entre temps, ce sont les employés qui supportent tout le fardeau du chaos économique qui s'ensuit des conditions que le patronat et le gouvernement prétendent reconnaître. S'il existe véritablement un désir de recevoir la coopération des travailleurs, il faut prendre des mesures immédiates pour boucher les trous dans la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail qui octroie au patronat le droit arbitraire de contourner les négociations. Faute d'une telle action, nous ne pouvons que prédire encore plus d'enquêtes pour l'avenir, enquêtes nécessitées par des circonstances analogues à celles qui furent la cause de la naissance de l'enquête Freedman. A l'heure actuelle, il y a des gens à Revelstoke et à Kamloops qui se trouvent dans la situation sus-mentionnée, par le fait de la discontinuation du *Dominion*.

En conclusion, nous devons tout d'abord faire valoir que nous ne pensons pas qu'un cas viable ait été établi pour la discontinuation du *Dominion*. Face à l'évidence de l'expérience du Canadien National en matière de promotion agressive vis-à-vis des voyageurs, et devant l'opposition générale du public à la démarche du Pacifique Canadien, un manque de participation du patronat n'est pas indiqué. Il faut accorder plus de temps aux municipalités, aux organisations et aux individus pour qu'ils se procurent le genre de statistiques nécessaires à la présentation d'un cas sérieux, on a beaucoup parlé de la tentative délibérée du Pacifique Canadien de décourager la clientèle voyageurs. En tant qu'employés en contact étroit avec l'exploitation des trains, nous nous devons d'être d'accord avec ces accusations. Nous recommandons, donc, que les services offerts par le *Dominion* soient rétablis pour une période d'un an, avec toutes les facilités de wagons-restaurants et wagons-lits. A l'expiration de l'année, votre comité devrait tenir des audiences, avec représentations supplémentaires de la compagnie, et de toutes les municipalités, organisations et individus. Sur la base de ces représentations, offrant une opportunité égale à tous, votre comité aurait alors à prendre une décision sur ce qui suit:

a) Est-ce que l'expérience d'un an a démontré que la clientèle a été suffisamment importante pour justifier le maintien en opération du train?

b) Est-ce que la compagnie, en toute sincérité, a essayé de fournir au public un moyen de transport rapide, confortable, à coût raisonnable?

c) Est-ce que le besoin du public pour ce moyen de transport justifie une subvention gouvernementale pour suppléer au coût d'entretien?

d) Si la discontinuation est indiquée, quelle devrait être l'aide accordée aux régions affectées adversement?

e) Si la discontinuation est indiquée, il faudrait obtenir de la compagnie son engagement formel de négocier avec les syndicats respectifs des employés, en ce qui concerne tout déplacement, perte d'emploi, ou changements matériels apportés aux conditions de travail consécutifs à telle action.

f) Des conclusions satisfaisant à toutes ces questions devraient être obtenues avant de permettre la discontinuation.

Nous recommandons respectueusement cette formule à votre comité, Monsieur, comme étant une manière juste et raisonnable de disposer de la question en offrant une protection adéquate à tous ceux en cause. W. S. King, Représentant législatif, Loge 341, B of L, F and E; M. H. Tetlock, Représentant législatif, Division 657 BLE et A. McCaskill, président, Loge 51, BRT.

Maintenant, monsieur le président, en plus de ceci, j'ai deux lettres qui appuient ce dossier. La première émane du Conseil de la Cité de Revelstoke:

> Monsieur W. S. King: Le Conseil de la Cité a été des plus préoccupés au sujet de la suppression du service voyageurs sur la grande ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien. Nous sommes heureux de nous apporter notre coopération, ainsi qu'à Monsieur Tetlock, et à Monsieur McCaskill, représentant vos divers groupements, dans le but de seconder vos efforts pour attirer l'attention du comité permanent au transport et communications. Nous sommes d'accord avec votre dossier et sommes heureux de l'appuyer. (Signé) Maire A. W. Mandell, Maire de Revelstoke.

Et une autre lettre, de la Loge 258 de la Fraternité des Chauffeurs de Locomotives, et de la Loge 519 de la Fraternité des Cheminots, à Kamloops:

> Cher Monsieur: les Loges réunies *B of L, F and E No. 258, B of R T No 519,* appuient de tout cœur, et souscrivent au dossier présenté au Comité par les *Revelstoke Railway Lodges of the B.L.E., the B.R.T. and B of L, F. and E.* (Signé), Bien à vous, K. C. Delene, Loge 258 et J. A. MacDonald, Loge 519.

Monsieur le Président, en plus de ce dossier, comme évidence supplémentaire des charges portées contre la compagnie aux audiences de la commission, à l'effet que la compagnie a essayé de décourager la clientèle, je pense que ces listes d'accommodations, d'accommodations de wagons-lits, entre Revelstoke et Vancouver, seront une excellente indication des tactiques dont s'est servie cette Compagnie pour donner des coups de pied dans les dents des gens.

M. BOULANGER: Une liste de quoi, avez-vous dit?

M. King: Le coût des accommodations wagons-lits entre Revelstoke et Vancouver.

Le PRÉSIDENT: Je sollicite une motion de faire imprimer ceci comme partie du dossier présenté par Monsieur King. Motion proposée par Monsieur Lessard, secondée par Monsieur O'Keefe. Tous ceux en faveur...

Motion adoptée.

M. ROCK: Pourriez-vous expliquer ceci?

Le PRÉSIDENT: Supplémentaire aux wagons-lits, Revelstoke, Colombie-Britannique, et Vancouver, Colombie-Britannique. Genre d'accommodations, du 1er au 31 mai, 1966 et transportés du 1er juin au 30 septembre, 1966.

Monsieur King expliquera que...

M. ROCK: Je ne puis comprendre exactement ce que vous avez dit.

M. KING: Ceci est offert dans le but de démontrer à votre Comité que l'augmentation sans précédent du coût de l'accommodation en wagons-lits est complétement injustifiée, et qu'elle n'a été mise en vigueur que pour une seule fin, et ce, décourager la clientèle. Comme exemple, permettez que je vous donne la plus frappante. A partir du 1er mai 1966, un salon reviendra à $46 entre Revelstoke et Vancouver, plus $3.50 pour un voyageur supplémentaire. A partir du 1er juin, jusqu'au 30 septembre 1966, un salon, de Revelstoke à Vancouver, coûtera—pour un membre voyageur du public—$55 pour un voyage d'une nuit de Revelstoke à Vancouver, plus $4.00 pour un voyageur supplémentaire.

M. ROCK: Ceci représente combien de milles?

M. KING: Environ 375 milles, mais il ne s'agit que d'un simple voyage d'une nuit. Vous montez dans le train à Revelstoke à 22.35 et arrivez ici à 10.45, environ 12 heures. Je puis vous faire remarquer que, d'après les anciens tarifs, antérieurs à octobre 1963, un salon revenait à $14, et maintenant il est à $55. Si ceci est calculé dans le but d'attirer la clientèle voyageurs, nous avons un drôle de sens de la logique.

M. HOWE: Combien de salons y a-t-il dans un train?

M. KING: Je ne saurais vous le dire.

M. OLSON: Il y a des augmentations comparables pour les tarifs des autres genres d'accommodation.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous ferions mieux de prendre ces questions dans l'ordre et d'attendre d'avoir les statistiques de monsieur King.

M. ROCK: C'est dommage que nous n'en ayons pas de copies, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Il y a des copies pour quelques-uns des membres.

M. KING: Je pense que le Comité sera d'accord que cette liste d'accommodations vous sera une excellente indication de la manière agressive que cette Compagnie adopte dans ses tentatives de décourager le public voyageur, plutôt que de l'attirer. Il existe un autre facteur, monsieur le Président, que j'aimerais divulguer à cette occasion, et c'est le Rapport annuel des *Greyhound Lines of Canada Ltd.* Il se pourrait, à cet égard, qu'un examen des activités boursières de cette compagnie, au cours des dernières années, servirait d'indication de la clientèle voyageur disponible aux transporteurs du Canada. Les actions de *Greyhound* se vendaient, le 5 novembre 1964, à $13.25; le 20 janvier 1965 elles avaient augmenté de $1., à $14.25. Maid, à l'heure actuelle elles ont fait un saut jusqu'à $18., ce qui représente une augmentation de $4. Eh bien, ils doivent bien transporter quelqu'un. Je suggère aux membres du comité qu'en fait ils ramassent la clientèle que le Pacifique-Canadien s'applique à décourager. Il est intéressant de noter, de plus, qu'à la deuxième page du rapport on trouve cette déclaration:

> Pendant toute l'année 1965, *Greyhound*, le service grand routier Trans-Canada, a fourni aux Canadiens et aux visiteurs, d'amples opportunités d'explorer le Canada en tout confort. Ils n'ont pas hésité à se prévaloir de ce service et votre Compagnie a enregistré un total de 139,588,000 passagers-milles à la longueur de la célèbre super autoroute. Ce chiffre représente une augmentation de plus de 15 pour cent par rapport à l'année précédente, sur les opérations de l'autoroute Trans-Canada.

Je suggère aux membres du Comité, monsieur le Président, que ceci indique qu'il n'y aucun manque de clientèle à la disposition des transporteurs du Canada. Je suis d'avis, à ce sujet, qu'une enquête supplémentaire—qui pourrait bien s'avérer intéressante—serait une comparaison des tarifs, entre deux mêmes endroits, des *Greyhound Lines* et du chemin de fer Pacifique-Canadien; tous deux sont engagés dans les affaires du transport des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Je sollicite une motion de joindre au dossier le rapport annuel pour 1965 des *Greyhound Lines of Canada Ltd.* Motion proposée par monsieur Southam, secondée par monsieur Carter.

Motion adoptée.

M. CARON: J'aimerais connaître les tarifs avion de Calgary à Vancouver.

M. KING: Je n'ai pas ce renseignement.

M. CANTELON: Le tarif est de $32.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il serait bon que l'on revienne quelque peu à l'ordre, sans interjections de questions avant que celles-ci ne commencent. Monsieur King, veuillez continuer, je vous prie.

M. KING: Eh bien, ceci est vraiment l'étendue de ma thèse, monsieur le Président.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Avant que débutent les questions, j'aimerais connaître le rapport entre votre Fraternité et la Fraternité Nationale des Mécaniciens de Locomotives, en ce qui concerne leurs soumissions nationales.

M. KING: Nous sommes un syndicat autonome; eux sont la maison mère «travail» des diverses organisations. Le présent dossier a été compilé en vertu de notre intérêt local aux questions afférentes à ce cas. Il n'y a pas eu de consultation avec les bureaux nationaux.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Et, en ce qui concerne les comparutions aux audiences relatives à la discontinuation du *Dominion*, avez-vous comparu en plus de la fraternité nationale, ou est-ce qu'il n'y a eu que la fraternité nationale dans ce cas?

M. KING: Non, j'ai fait mes représentations aux audiences de la commission à Calgary. Je crois que je me trouvais à Calgary en octobre de l'an dernier, sur la base même où je fais la présente représentation.

M. ROCK: Pour ce qui est des supplémentaires aux wagons-lits de Revelstoke à Vancouver, ceci s'étend d'octobre 1963 au 30 septembre 1966.

Durant cette période y a-t-il eu des augmentations de salaires pour les travailleurs, et quel pourcentage ont-ils reçu?

M. KING: Je crois que la Fraternité des Mécaniciens de Locomotives a eu la bonne fortune de profiter d'une augmentation de un pour cent à quelque époque pendant ce temps. Je ne puis répondre avec un certain degré d'assurance. Je ne puis être positif.

M. ROCK: Je ne comprends pas comment il se peut que vous ne gardiez pas trace de négociations...

M. KING: Pardon? Il n'y a pas eu de nouveaux contrats de négociés.

M. ROCK: Depuis 1963, n'y a-t-il pas eu d'augmentations de salaires de vos employés, les gens qui travaillent dans les wagons-lits, les cheminots?

M. KING: Je ne pourrais préciser avec quelque degré d'assurance si certaines organisations de travailleurs ont négocié de nouveaux contrats avec...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, je pense que monsieur Fawcett nous a signifié qu'il a des questions à poser.

M. FAWCETT: Monsieur le président, je pense que de petites augmentations graduées se sont chiffrées, je dirais, à environ 4½ pour cent ou 5 pour cent, pour ce qui est des cheminots et ils seraient impliqués dans ceci. Maintenant, pour ce qui est de votre organisation, je ne suis pas au courant.

M. KING: Toute la question est là, nous ne sommes pas tous sur le même contrat: nous avons chacun notre propre contrat avec la compagnie. Par exemple, la Fraternité des Chauffeurs et Mécaniciens de Locomotives a un contrat qui régit ses membres. A ma connaissance, nous n'avons pas eu d'augmentation au cours de cette période.

M. ROCK: Ce serait agréable, monsieur le Président, si ce monsieur, ayant pris la peine de préparer ceci, avait également pris la peine de faire la comparaison avec les augmentations de salaires qui sont intervenues. Comme c'est là, il va nous falloir éliciter cette information d'une autre source. On présente un cas de deux façons, pas seulement d'une seule.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, monsieur Rock, c'est le privilège des témoins de présenter un cas de la manière qui leur convient, et si vous désirez les questionner à ce sujet, vous êtes libre de le faire, mais, que vous fassiez une déclaration sur la manière dont ils devraient faire leur présentation n'est guère correct.

M. KING: Je me suis efforcé de répondre à mon honorable interlocuteur, et je lui suggérerais, de plus, que cette information est à sa disposition exactement de la même manière où il faudrait que je m'y prenne pour me la procurer.

M. ROCK: Etant donné que vous représentez le parti des travailleurs, j'aurais cru vous l'auriez eue sur le bout des doigts.

Le PRÉSIDENT: Allons, voyons donc si nous ne pouvons procéder à une autre ligne de questions à ce sujet.

M. CARTER: Je ne désire poser que quelques très brèves questions. Ma première question est: vos organisations ont-elles fait des représentations au Cabinet, dans l'ordre d'idées mentionné dans votre dossier d'aujourd'hui; c'est-à-dire, de prendre en considérations de faire appel à la décision du Commissaire de la Commission des Transports?

M. KING: Oui, je pense que l'Association des dirigeants de syndicats de cheminots canadiens dans sa présentation, a fait remarquer la nécessité d'apporter des amendements réparateurs à la loi sur les rélations industrielles et sur les enquêtes visant les différends de travail.

M. CARTER: Je me demandais si vous, vous-même, aviez pris l'initiative de porter les mêmes arguments devant le Cabinet, qui est en train de prendre l'appel en considération?

M. KING: Non, pas sous forme de soumission ou quoique ce soit de ce genre.

M. CARTER: La seule autre question que je désirais poser, en est une à laquelle, vraisemblablement, le témoin ne pourra répondre, mais il se peut que le greffier, ou quelqu'un d'autre le puisse. A la page 4, le dossier réfère au Rapport Freedman et dit que le rapport de la commission a omis de prendre connaissance du fait que cette partie du Rapport Freedman est applicable, de toute évidence, à l'affaire du *Dominion*. Ma question est: Le Rapport Freedman était-il disponible à l'époque où la Commission a pris sa décision?

M. KING: Oui, il était sorti; le Rapport de la Commission Freedman a été publié en novembre, je pense, et les commissaires de la Commission des Transports ont émis leurs rapports le 7 janvier. Je ne puis lire la date sur le rapport de la commission, mais ils ont terminé les audiences le 4 novembre, ce qui était antérieur, je crois, à l'époque, ou environ à la même époque où le Rapport de la Commission Freeedman fut émis. Il est étrange qu'aucune date ne soit apparente sur ce rapport de la commission.

Le PRÉSIDENT: Le 7 janvier 1966. Le Rapport Freeedman avait été publié avant cette date.

M. KING: Oui.

M. CARON: Vous avez dit qu'une cabine de Revelstoke à Vancouver, vers 1963, coûtait environ $13?

M. KING: $14.

Le PRÉSIDENT: $14, merci.

M. CARON: En 1965 ou 1966 il y eut une augmentation à $55?

M. KING: $55.

Le PRÉSIDENT: C'est $12 l'un, $14 les deux. Aux nouveaux prix, ce serait $55 l'un, $59 les deux.

M. KING: C'est exact, à partir du 1er juin.

M. CARON: Quand j'ai demandé le prix du voyage par avion, on m'a dit que c'était $37 de Calgary—beaucoup plus loin de Vancouver—de sorte qu'il y a là quelque chose qui n'est pas juste. Les taux sont beaucoup trop élevés de Revelstoke à Vancouver comparés à ceux de Calgary à Vancouver. C'est ce que je désirais indiquer.

M. SALTSMAN: Vous avez fait quelque critique concernant la façon dont des décisions sont prises d'interrompre le service de voyageurs. Je pense que je vais être aussi aimable que possible, monsieur le président. Quelles suggestions pouvez-vous faire pour de futures audiences ou quel type d'organisations envisagez-vous pour de futures audiences?

M. KING: J'appuie la proposition placée devant votre Comité par le témoin précédent, ou l'un des témoins précédents, déclarant qu'il devrait y avoir une autorité nationale agissant comme puissance régulatrice sur toutes les tolitiques de transport. Je pense que c'est le seul moyen en cela car je devrais dire que je ne crois pas qu'il y ait quelque tribunal actuel qui ait la large portée d'autorité nécessaire pour faire ceci dans le meilleur intérêt public sur une base nationale. Je pense que cela a été fragmenté et je ne montre personne du doigt, particulièrement avec une critique de ceci, mais je pense qu'il n'y a aucun tribunal qui soit actuellement chargé et muni de l'autorité pour activer une politique nationale de transport. Par conséquent, ce fut une tentative fragmentée qui a obscurci les conclusions et je ne pense pas que cela ait servi les meilleurs intérêts des populations.

M. SALTSMAN: A part la question d'autorité, je pense que vous devriez inclure la question de recherche dans tout le problème. Est-ce votre opinion que quelle que soit cette autorité, la recherche et les facilités d'investigation devraient être améliorées et renforcées?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Saltsman voudriez-vous, s'il vous plaît, vous approcher de ce micro; il est difficile d'entendre votre voix. Voudriez-vous poser encore une fois votre question, s'il vous plaît?

M. SALTSMAN: Est-ce l'objet de votre débat de montrer qu'il faut plus que juste la force du pouvoir administratif, que la recherche et des techniques d'investigation devraient être accrues et accessibles à quelque groupe qui se renseigne sur cette question?

M. KING: Oui, et j'en suis fortement convaincu et je pense que cela est appuyé par le jugement du conseil dans lequel on fait allusion à l'insuffisance de personnel pour faire face au besoin de détermination du coût dans l'ère du transport moderne qu'il s'agisse non seulement des affaires de fret mais de la

clientèle de passagers aussi. Sans le personnel pour faire une analyse détaillée de ces éléments, ils sont alors, par conséquent, quelque peu gênés dans leurs possibilités de faire une étude compréhensive et un rapport sur le sujet. Dans la même ligne, je pourrais ajouter qu'un autre point qui irrite fortement les employés a été abordé par l'un des témoins précédents et c'est en ce qui concerne nos droits de passage. Le Conseil, de nouveau en ceci, n'a pas apparamment les pouvoirs pour recommander des avantages quand les droits de passage ou autres droits établis, ont été déplacés puis enlevés aux employés. Apparemment, il y a une lacune mais personne n'a les pouvoirs pour forcer les compagnies à négocier ces questions avec les employés. Entretemps, les employés sont ceux qui en souffrent. Donc, il semble qu'il y ait une lacune là où ni le gouvernement ni la Commission des transports, ou quelque autre organisation n'a la responsabilité ni les pouvoirs pour exiger que les compagnies négocient ces affaires avec leurs employés.

Le PRÉSIDENT: Si je peux intervenir entre M. Saltsman et M. King, je vous pose cette question: êtes-vous d'avis que cette affaire de droits de passage d'employés est matière à négociation entre votre union et la direction quand vient le temps d'un contrat? Je pose ceci comme une question parce que cela n'est pas dans l'ordre mais puisqu'elle a été soulevée, je pense qu'elle devrait être réglée.

M. KING: Je crois que cela devrait être matière à négociation, mais nous en sommes au point que nous n'avons pas les droits, en ce moment, pour négocier. Ce droit nous a été retiré arbitrairement.

Le PRÉSIDENT: Par qui?

M. KING: Par la Compagnie. En déplaçant le *Dominion*, ils ont, en fait, détruit nos droits de passage. Ce que nous soutenons, c'est que quand des faveurs sont retirées, dont les employés avaient profité, la compagnie devrait être obligée de discuter avec les employés et de négocier leur remplacement par d'autres avantages.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons être d'accord avec vous ou ne pas l'être, mais c'est une affaire qui n'est pas dans notre programme. Elle a été soulevée ce matin et c'est pourquoi j'ai permis les questions, mais votre position sur le sujet était prise, M. King. D'autres questions?

M. PASCOE: Juste une question, Monsieur le président. A deux occasions, dans ce dossier, aux pages 1 et 2, il est fait allusion au choc économique et social sur les populations à la suite de la suppression du *Dominion*. Pourrais-je demander au témoin s'il pourrait parler de quelques effets sur Revelstoke.

M. KING: Oui, Monsieur le président, je pense que c'est l'endroit d'intérêt principal en essayant d'en finir avec toute la question du *Dominion*. Pour autant que cela me concerne, je pense que les autres facteurs employés sont réellement subordonnés à ces considérations. Je pense que ceci devrait être l'intérêt primaire. Et je pourrais préciser que nos conditions climatiques à Revelstoke sont telles que même le *Trans-Canada Highway* est bloqué et n'est pas utilisé à certains moments de l'année par suite des éboulements de neige et des conditions extrêmement difficiles par suite d'accumulation de neige, conditions qui ne se retrouvent pas dans bien d'autres localités du Canada. L'augmentation alarmante des accidents d'automobiles sur la voie principale dans la région entourant Revelstoke, au cours de l'année dernière, rend le voyage par train très, très attrayant à une grande partie de la population. Juste maintenant,

malheureusement, si vous devez venir à Vancouver, comme j'ai dû le faire ce matin, pour certaines affaires, vous êtes obligé de prendre le train à Revelstoke à 11 h. 35 du soir, ce qui fait 10 h. 35 à l'heure avancée. Cela ne contribue pas au voyage du passager, spécialement quand de petits enfants sont impliqués étant donné que beaucoup d'entre nous sommes obligés de prendre nos enfants avec nous. C'est plutôt un moment fâcheux pour voyager. Antérieurement, nous avions l'occasion de monter sur le *Dominion* qui partait de là vers l'heure du souper. Maintenant, il a été retiré, et pour comble, le train est très souvent encombré par une foule et vous ne savez pas si vous allez pouvoir obtenir des places, jusqu'à la dernière minute. Tout cela, je le pense, indique qu'il devrait y avoir un autre service de passagers espacé d'au moins 8 à 12 heures du *Canadian*. Je pense que si cela était prévu avec un équipement moderne, cela encouragerait un patronage approprié.

M. PASCOE: Cela répond à ma question, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: En plus de la question que M. Pascoe a soulevée, pour autant que cela concerne la commodité, ce comité a été très intéressé par le problème de places réservées, spécialement dans cette partie du pays. Pouvez-vous aider le Comité pour autant que votre expérience—indépendamment de votre qualité d'employé de la compagnie—je veux dire pour autant que le public voyageur soit concerné, à obtenir des places réservées, disons de Revelstoke à Vancouver ou de Calgary à Vancouver et vice versa.

M. KING: Je dirais, Monsieur le président, qu'il est très difficile pour moi, comme employé, à ce moment, de parler avec assurance pour les membres du public voyageur et de quelles difficultés ils peuvent avoir d'obtenir des commodités. J'en ai entendu beaucoup mais ceci m'amène à l'un des points de votre dossier, qu'actuellement, nous n'avons pas eu d'occasion de rassembler toutes ces plaintes du public et de les compléter d'informations statistiques exactes et de les présenter à votre Comité ou à la Commission des transports. Ce n'est que ouï-dire jusqu'à présent et à moins qu'il nous soit donné une période de temps qui nous permettra ou à un membre quelconque du public voyageur de rapporter à sa mairie ou à quelque autre organisation dans sa ville le fait—quand on lui refuse des commodités—il est alors difficile de parler. Ce n'est que ouï-dire, tout simplement. Comme je le recommandais dans l'exposé, monsieur, je pense que cela devrait être rétabli pour une période d'un an.

M. ANDRAS: Depuis que la suppression du *Dominion* fut d'abord annoncée en août de 1965, il a été tenu des enquêtes publiques et ce sont les dépositions publiques auxquelles vous vous référez. Depuis lors, il a été fait un appel au Cabinet. Nous sommes maintenant en mai. Il a été constaté que cette affaire n'était pas encore finalement réglée. Ne serait-ce pas assez de temps pour recueillir cette information?

M. KING: Je ne serais pas d'accord pour dire que cela a été évident. Personne ne savait—j'ai une lettre ici de votre Président de Comité invitant des présences à cette enquête. Je vous en lirai la date.

M. ANDRAS: Incluriez-vous l'enquête par ce Comité comme étant l'une de ces procédures? Il est connu depuis quelque temps qu'il y a eu un appel au Cabinet du Gouvernement sur cette décision de la Commission des transports au sujet de *Dominion*.

M. KING: C'est vrai mais je ne pense pas qu'il y ait eu un engagement ferme selon lequel il y aurait une enquête avec des présences recherchées de

toutes les régions pendant une période assez longue qui vous permettrait de faire ce genre de recherche concernant le besoin de commodités.

Le PRÉSIDENT: Je pourrais dire que M. King se référait à des notices de ce Comité sur ces enquêtes. Je devrais attirer son attention sur le fait qu'en arrangeant ce voyage, les dispositions ne furent terminées que bien tard et c'est pourquoi vous avez reçu votre notice. Nous sommes très heureux du fait que vous ayez été capables d'assister et de documenter votre cas comme vous l'avez fait.

M. CARTER: Je me demande si M. King voudrait expliquer au Comité comment cela va ici et là pour obtenir les renseignements statistiques et quelles sources vous utilisez. Vous servez-vous d'un avocat ou d'un statisticien pour les rechercher pour vous ou bien essayez-vous de les faire vous-mêmes? A quoi arrivez-vous?

M. KING: Comme je l'indiquais, Monsieur, nous n'avons pas eu de réelle occasion de nous servir nous-mêmes de ce genre d'information statistique. Que nous utilisions les services d'un avocat ou d'un notaire public, au moins quelqu'un auprès de qui le public pourrait déposer des plaintes concernant l'impossibilité de se faire réserver des places, ou seulement comment nous devrions opérer cà et là serait une affaire de nature à avoir l'effet le plus approprié dans chaque localité. Mais jusqu'à présent, nous n'avons pas eu l'occasion d'entrer dans ce genre de choses. Je pourrais signaler que dans la cause originale que nous avons soumise à Calgary, un cas a été cité qui s'appuyait sur une expérience personnelle de ma part quand je travaillais sur le train. Je ne pense pas que ce soit une situation bien saine quand un employé est prié de se montrer plus ou moins vulgaire à l'égard de son employeur. Ceci a été publié parce que je pensais que c'était une façon particulièrement grossière de traiter le public. De façon générale, je ne pense pas que cela puisse être laissé aux employés d'être plus ou moins vulgaires au sujet de leurs employeurs. Il faudrait inventer une autre méthode.

M. CARTER: C'est pourquoi j'ai posé la question, comment cela pourrait affecter votre propre position en réunissant des renseignements, alors que vous êtes un employé de la compagnie. Mais vous indiquez dans votre exposé que vous n'avez pas eu assez de temps pour obtenir les renseignements statistiques devant renforcer votre argument devant la Commission des transports. En supposant que vous ayez tout le temps requis, disons un mois ou deux, ou tout le temps que cela pouvait prendre, où obtiendriez-vous ces renseignements dont vous auriez besoin? Nous savons que la compagnie les obtient de ses archives. Vous n'avez pas accès aux archives de la compagnie. Comment faire un détour? Vous auriez presque besoin d'employer un expert pour y arriver.

M. KING: Ceci pouvait être fait. Je suggère et une suggestion a été faite à Revelstoke que nous nous établissions à la mairie—la mairie naturellement est intéressée dans le service fourni par le *Dominion*. Ils peuvent assumer la responsabilité d'enregistrer les plaintes déposées chez eux par les membres du public voyageur.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez de plaintes concernant la réserve de places?

M. CARTER: Je parle de façon générale.

Le PRÉSIDENT: Je pense que ce dont M. King parle, c'est des plaintes au sujet de places à réserver et ce dont M. Carter parle c'est de coûts, de chiffres, de statistiques et je pense que je devrais suggérer que la seul place pour...

M. CARTER: Le genre d'information que vous auriez présenté avec votre exposé à la Commission des transports si vous aviez eu le temps qui vous était nécessaire pour l'obtenir. C'est ce dont je parle.

M. KING: Voilà un domaine où l'on pourrait établir des données statistiques pour combattre celle de la compagnie. Il en existe un autre naturellement; nous avons déclaré dans notre premier mémoire que la société n'avait pas pris toutes les dispositions nécessaires pour que les normes de son service-voyageurs répondent aux exigences de notre époque. A cet égard, le comité chargé de trancher la question serait arrivé à la conclusion, d'après nous, que les voies ferrées sont les mêmes en 1966 qu'en 1885. Vous parlez des voyages rapides. Pour plaire au public et accroître la clientèle, la rapidité est nécessaire de nos jours; le confort ne suffit plus. Il est plutôt frustrant pour bon nombre d'entre nous de constater toutes les courbes de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, alors que dans les vallées environnantes la route transcanadienne et d'autres routes vont en ligne droite pour des milles et des milles; nous avons l'air un peu stupide. Si la compagnie avait veillé à conserver à ses voies ferrées la même qualité que celles des trains qu'elle tente d'y mettre en service, elle aurait sûrement accru sa clientèle. Il y a beaucoup d'autres domaines semblables, mais nous n'avons pas été en mesure de dresser un tableau comparatif dans nos collectivités et de faire les recherches voulues pour formuler des arguments solides sur cette question.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): N'est-il pas vrai, cependant, monsieur King, qu'à cause des dépenses considérables, les Canadiens paient la route transcanadienne, qui profite au service de transport par autobus, et qu'il devient sans cesse plus difficile pour les chemins de fer de moderniser leurs lignes?

M. KING: A cet égard, monsieur le président, le public n'est pas plus désavantagé, je pense, en affectant ces sommes à la route transcanadienne qu'il ne l'a été dans le passé en consacrant des deniers à l'achèvement du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Ce dernier peut certes assumer une part de la responsabilité de la modernisation de son réseau ferroviaire.

M. BELL: A cause de l'accord général?

M. KING: Sûrement parce qu'il lui faut faire face à la concurrence des services d'autobus, du trafic routier et des automobiles.

M. THOMAS (*Maisonneuve-Rosemont*): Deux questions très brèves monsieur King. Quelle est la population de Revelstoke?

M. KING: Elle est d'environ 5,000 habitants. Je comprends la ville et la région.

M. THOMAS (*Maisonneuve-Rosemont*): Avez-vous aussi un service d'autobus?

M. KING: Oui, le service d'autobus Greyhound s'y est récemment établi.

M. O'KEEFE: Monsieur le président et monsieur King, votre mémoire renferme un passage puissant à la page 4. Le voici:

> Toutefois, nous devenons sans cesse plus ennuyés de recevoir de tout le monde l'assurance qu'on reconnaît les bouleversements que ces modifications provoquent sur le plan humain. La reconnaissance des faits sans mesures appropriées ne contribue pas tellement à atténuer la perte brutale d'un emploi ou d'un foyer.

Pourriez-vous citer le cas précis d'un homme qui doit quitter son foyer par suite de la suppression du *Dominion*?

M. KING: A Revelstoke, un jeune agent de train a subi un accident sur le chemin de fer et il y a perdu une jambe. Habituellement, les agents de train blessés de cette manière peuvent conserver leur emploi en étant affectés à un wagon à bagages d'un service-voyageurs. Naturellement, dans le cas dont je parle, l'employé s'était trouvé du travail à bord d'un wagon à bagages. Or, par suite de la suppression du *Dominion*, il n'y a plus de terminus-voyageurs à Revelstoke. Ce dernier a été transféré à Kamloops afin d'accommoder l'équipe de service. Le jeune homme dont je parle a donc été placé devant l'alternative suivante: faire la navette entre Revelstoke et Kamloops, à 130 milles de distance, et vivre loin de son foyer, ou vendre sa maison pour se rapprocher de son nouveau lieu de travail. Je connais un autre homme qui travaillait à bord d'un wagon à bagages, à Revelstoke. C'était un préposé à l'aiguillage, je crois. Ce genre de travail est très difficile pour les jambes.

M. O'KEEFE: Dans votre mémoire et vos déclarations subséquentes, vous sembliez sans cesse préoccupés par le manque de communication entre le chemin de fer et le syndicat à propos de cet abandon. Si le chemin de fer vous avait consultés ou avait discuté de la question avec vous bien avant la suppression du train, les négociations auraient probablement été assez ardues, mais vous auriez établi un programme par étapes. Acceptons pour un moment qu'il aurait été impossible de laisser de côté le problème des relations patronales-ouvrières, qui semble avoir eu beaucoup d'importance. Quelle serait votre opinion sur la suppression du *Dominion*, toute autre considération étant mise à part?

M. KING: Je le répète, connaissant très bien ce service et croyant que le Pacifique-Canadien l'a délibérément laissé décliner, j'estime que les syndicats se doivent, dans l'intérêt du public, de présenter des instances à cet égard. Je crois fermement qu'aujourd'hui, dans trop de secteurs, on semble hésiter à confier quelque responsabilité aux mouvements syndicaux, et la protection égoïste de nos membres n'est sûrement pas notre seul sujet de préoccupation. Nos membres sont aussi des contribuables. Ils sont aussi des clients, tout comme nos voisins, et nous participons à de nombreuses initiatives collectives, à Revelstoke, qui n'ont rien à voir au chemin de fer, à nos contrats ou à quelque chose de ce genre. A mon sens, notre pays passe avant même nos syndicats, et lorsque je vois le *Dominion* derrière un train de marchandises à Revelstoke, attendant d'entrer en gare, je sais que la compagnie ne cherche pas à assurer le genre de service que la population désire et dont elle a besoin, et j'ai déjà observé la chose.

J'ai vu cela à Revelstoke où le *Dominion* a emprunté des voies d'évitement à huit ou neuf reprises pour aller rencontrer des trains de marchandises, ce qui retarde le *Dominion* et chambarde les horaires. C'est un changement radical par rapport à ce qui se passait il y a quinze ans. A cette époque, vous risquiez votre peau lorsque vous retardiez un train de voyageurs. Ca ne se faisait tout simplement pas. Mais aujourd'hui, on détériore le service assuré par les trains de voyageurs, qui doivent céder le pas aux trains de marchandises. Naturellement, tous les employés sont au courant de la situation. Nous ne saurions demeurer silencieux tout en sachant ce qui se passe.

M. SHERMAN: Monsieur le président, je voudrais commenter la déclaration de M. King. Nous oublions peut-être notre mandat.

Le PRÉSIDENT: Si vous l'oubliez, soyez assuré que je vous rappellerai à l'ordre.

M. HYMMEN: Un instant. Vous avez signalé que le *Dominion* attendait sur une voie d'évitement à Revelstoke. Vu la quantité de marchandises qui doivent être transportées, ne faut-il pas étudier aussi très attentivement cette question?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas, M. Hymmen, que le témoin ait à répondre à cette question.

M. HYMMEN: Je regrette de m'être mépris. J'ai une autre question à poser, et je n'ai pu le faire depuis ce matin. Vous représentez la B.F.L., la B.L.E. et la B.R.T.—quelle que soit la signification de ces sigles. Je me trompe peut-être, mais vous avez expliqué que vous vous intéressiez d'abord au bien-être des cheminots. En second lieu, vous appuyez le maire de Revelstoke et plusieurs autres petites municipalités. Nous avons reçu ce matin un mémoire du gouvernement de la Colombie-Britannique, dans lequel il signale qu'il doit parler au nom de la population de la province. Si j'ai bien lu ce mémoire, il n'appuie pas bien vigoureusement le maintien du *Dominion*. Voici où je veux en venir; nous avons d'autres services de transport. Jetez un coup d'œil aux succès des *Greyhound Bus Lines*. Je comprends qu'un problème peut se poser au cours des mois d'hiver, lorsqu'il est presque impossible de se rendre de Revelstoke à Vancouver par la route. Il y a un problème, mais le Comité s'occupe des régions situées entre Vancouver et Fort-William. Nous nous intéressons d'abord aux chemins de fer transcontinentaux; les problèmes régionaux sont secondaires pour nous. Si j'ai bien compris vos observations, vos projets quant à la ligne entre Vancouver et Revelstoke s'inspirent d'un intérêt régional. N'ai-je pas raison?

M. KING: Oui, il s'agit bien d'un intérêt régional, monsieur. Mais l'on pourrait aussi se poser des questions, je pense, si un habitant d'une région aussi petite que celle de Revelstoke prétendait parler au nom de tout le Canada. A mon sens, vous devriez baser votre décision sur un certain nombre d'opinions venant de diverses collectivités du pays.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'accord avec vous, M. King, tout comme les autres membres du comité, j'en suis sûr. Je signalerais simplement à M. Hymmen que tous les mémoires que nous avons reçus n'ont pas traité seulement du problème national que pose le transport des voyageurs, mais aussi des problèmes régionaux, et il devait en être ainsi.

M. HYMMEN: Je voulais simplement...

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît. Il ne semble pas y avoir d'autres questions. Personne n'a levé la main. Je vois que M. Olson a levé la sienne.

M. OLSON: En plus des renseignements que l'on recueille actuellement, M. King, comme vous le savez, quelles autres données auriez-vous aimé voir recueillies au cours de cette année d'essai?

M. KING: De la part du Comité?

M. OLSON: De la part du chemin de fer et de tout autre organisme qui doit en recueillir, afin qu'on puisse déterminer ce qui est à l'avantage de la population.

M. KING: J'hésite beaucoup à accuser la compagnie de...

M. OLSON: Répondez à la question. Croyez-vous qu'il soit juste de demander à la compagnie de prendre note de toutes les personnes qui ont demandé un genre quelconque de service?

M. KING: Certainement, mais je me demande s'il est sage de demander à la compagnie de tenir un tel dossier. Je verrais plutôt une autre façon de...

Le PRÉSIDENT: A M. Southam, maintenant.

M. SOUTHAM: Une brève question, monsieur le président. J'ai remarqué que M. King s'était montré très sévère à l'endroit de la Commission des transports. Voici ce qu'on lit dans le mémoire à la 1re page:

> Nous devons aussi déclarer que nous avons la ferme conviction que la Commission des transports ne possède pas les moyens et les pouvoirs nécessaires pour trancher légalement cette question.

Au comité, nous avons déjà entendu des critiques de ce genre et la Commission royale d'enquête McPherson a relevé certaines des déficiences de l'actuelle Commission des transports. Proposeriez-vous, M. King, la dissolution de la Commission et le rétablissement d'un organisme plus imposant et détenant plus de pouvoirs, qui deviendrait une autorité de rationalisation, comme certains l'on déjà proposé? On a déjà considéré cette possibilité et j'aimerais savoir si vous-même et les personnes que vous représentez souscrivez à cette proposition.

M. KING: Oui, très vivement. A mon avis, la Commission des Transports n'est pas constituée de façon à détenir l'autorité dont elle a besoin, dans le cas qui nous occupe comme dans bien d'autres. Les employés sont très déçus des pouvoirs de la Commission des transports dans de nombreux secteurs de la réglementation ferroviaire, et nous estimons que la Commission doit avoir des objectifs plus grands et des services plus complets pour pouvoir remplir son rôle au Canada.

M. SOUTHAM: Par ma question, je ne voulais nullement mettre en doute la compétence et l'intégrité des membres actuels de la Commission. Compte tenu des restrictions auxquelles ils sont soumis, ils ont abattu, je pense, une excellente besogne, et nul doute que si l'on reconstituait la Commission en en rationalisant les pouvoirs, ces gens seraient de nouveau incorporés au personnel, nantis de pouvoirs plus grands et peut-être aussi de pouvoirs nouveaux.

Mr. KING: C'est aussi mon opinion, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous lu, monsieur Southam, tous les mémoires présentés par les intéressés? Bon nombre de nos témoins se sont déclarés en faveur d'un organisme national pour le transport aérien, le transport terrestre et le transport maritime. Le ministre a aussi parlé de cette possibilité dans un discours prononcé dernièrement à Winnipeg. Cela devrait répondre à votre question, je pense.

M. BELL: Une seule autre question concernant cette rationalisation des pouvoirs. Sauf erreur, le mémoire que vous nous avez présenté aujourd'hui a

été préparé par votre fraternité locale, qui est entièrement autonome, comme vous l'avez signalé. En outre, vous avez traité plus ou moins de l'aspect régional des problèmes ouvriers que pose le *Dominion*. Mais sauf erreur, le groupe principal de votre organisme, formé des mécaniciens de locomotives, a fait une excellente suggestion en proposant l'institution d'une autorité de rationalisation, qui serait distincte de la nouvelle commission qui serait chargée de tous les genres de transport, comme l'honorable M. Pickersgill l'a préconsié. Il s'agit d'une autorité de rationalisation comme celle proposée dans le projet de loi de l'an dernier et qui accorderait certains pouvoirs, comme la Commission des transports . . .

Le PRÉSIDENT: La question d'une autorité de rationalisation a été discutée à l'époque, en rapport avec l'abandon d'embranchements, si je me souviens bien, et le transport des céréales.

M. BELL: Les mécaniciens de locomotives ont préconisé une sorte d'autoirté de rationalisation semblable à celle que proposait l'ancien bill n° C-120 et qui répartirait entre les deux chemins de fer la responsabilité d'assurer un service-voyageurs minimum. Si les sociétés remplissaient certaines fonctions, elles obtiendraient des subventions pour leurs services. Or, à titre de membre de cet organisme national, souscririez-vous à cette proposition? En fait, vous avez probablement participé à sa présentation. Ai-je raison?

M. KING: Non, non. J'ignorais que la Fraternité nationale des mécaniciens de locomotives avait fait une telle proposition. Je ne sais trop si j'y souscrirais mais, à mon avis, cette question relève davantage de la politique du gouvernement que . . .

M. BELL: Mais lorsqu'un organisme national présente un mémoire de ce genre, il se fait sans doute le porte-parole de tous ses membres. Je ne cherche pas à vous acculer au pied du mur, car il s'agit à mon avis, d'une excellente proposition. C'est l'une des meilleures que nous ayons reçues. J'ignore si les autres députés m'appuieront, mais c'est, je pense, l'une des quelques propositions constructives que nous pourrons formuler lorsque nous présenterons un rapport définif sur cette question. Je voudrais simplement m'assurer que cette proposition reçoit l'appui d'un grand nombre de personnes.

M. KING: Sauf erreur, il s'agit d'un rapport personnel de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, n'est-ce pas?

M. BELL: M. Walters.

M. KING: Eh bien, il n'a rien à voir à mon organisme. C'est l'Association des dirigeants de syndicats de cheminots canadiens dont mon syndicat relève à l'échelon national et non la Fraternité des mécaniciens de locomotives, qui a présenté un mémoire distinct. Toutefois, à l'échelon local, nos trois syndicats ont décidé de collaborer à la préparation de ce mémoire dans l'intérêt des trois groupes. Les mécaniciens ont droit à leurs propres opinions à ce sujet. Je ne m'aventurerais pas à me prononcer sur la valeur de cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Sauf erreur, monsieur King, M. Bell croyait qu'il s'agissait de la même organisation, car il y a la Fraternité des mécaniciens de locomotives et la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives.

M. KING: En fait, il y en a trois. J'appartiens à la Fraternité des chaufferus et mécaniciens de locomotives, et il y a aussi la Fraternité des mécaniciens de locomotives de Revelstoke et la Fraternité des agents de train de Revelstoke.

M. BELL: Est-ce vrai qu'une partie des membres de la fraternité locale que vous représentez sont aussi membres de la Fraternité nationale...

M. KING: Ce serait le cas des mécaniciens. Si vous me demandez si l'association nationale des mécaniciens de locomotives parle au nom de tous ses membres, je vous répondrai qu'elle le fait un peu comme un membre du Parlement. Vous ne sauriez prétendre parler au nom de tous vos commettants.

M. BELL: Mais ne pouvez-vous pas comprendre que vous avez été élu à votre poste, et que c'est cela que font ces gens?

Le PRÉSIDENT: Ne nous engageons pas maintenant dans une discussion philosophique, M. Bell.

M. BELL: Mais ne pouvez-vous pas comprendre notre problème, M. King? Nous devons finalement aborder l'aspect national de la question. Nous voulons bien comprendre—en fait, nous sommes ici pour cela—les problèmes locaux, mais je voudrais vous confiner à votre association nationale, afin que nous ne paraissions pas mettre en doute vos propositions.

M. KING: Je regrette, mais je n'ai pas étudié cette question et je ne m'en suis pas vraiment préoccupé.

M. BELL: Puis-je poser une autre question?

M. KING: Volontiers.

M. BELL: Elle fait suite à une déclaration que M. Brazier a faite ce matin et que vous avez probablement entendue. Dans votre mémoire, vous citez les commissaires et vous signalez que la loi sur les chemins de fer n'établit aucune politique ou principe que la Commission devrait appliquer pour déterminer les services que les trains de voyageurs devraient assurer. C'est l'un des thèmes de votre mémoire qui témoigne, à mon avis, d'un travail acharné. Accepteriez-vous la proposition de M. Brazier, qui préconise le gel des services-voyageurs actuels et propose que pour supprimer tout autre service, on doive demander au Parlement de modifier la loi sur les chemins de fer elle-même?

M. KING: Non, je ne l'accepterais pas. A mon avis, l'abandon du service assuré auparavant par le *Dominion* crée un vide qui doit être comblé, et je ne crois pas qu'une partie du *Canadian* puisse transporter tous les voyageurs laissés en plan, comme on l'a laissé entendre. Nous abordons de nouveau la situation décrite par d'autres témoins. Ces trains ont été abandonnés parce que leur horaire n'était pas satisfaisant, et en mettant en service des trains du *Canadian*—d'ailleurs il ne s'agit pas d'un train à sidecar. Le public ne serait pas assuré du passage d'un train et l'horaire ne saurait répondre aux besoins du public.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Byrne.

M. BYRNE: A l'heure actuelle, M. King, pouvez-vous vous rendre à Revelstoke? Avez-vous de la difficulté à vous réserver une place à bord du *Canadian*?

M. KING: Non. Voici ce qui se passe dans notre cas, en ce qui a trait au *Canadian*. Tout d'abord, pour obtenir une place à bord du train, il faut demander une couchette de dessus, si l'on est un employé. Si d'autres places sont disponibles lorsqu'on arrive dans le train, on peut en acheter une du responsable du wagon-lit, mais l'on ne peut être assuré d'avoir une couchette avant son départ...

M. BYRNE: Si vous n'étiez pas un employé, auriez-vous de la difficulté?

M. KING: Dans ce cas, j'aurais passé avant l'employé et je ne serais pas ici.

M. BYRNE: Le droit de passage de Revelstoke à Vancouver a augmenté de façon incroyable depuis le mois dernier. Sincèrement, croyez-vous que cette augmentation a uniquement pour but de dissuader les clients de prendre le *Canadian*?

M. KING: Oui, je le crois.

M. BYRNE: Le Pacifique-Canadien prétend perdre environ 20 millions de dollars cette année en ce qui concerne son service-voyageurs. Ne pourrait-on pas penser qu'il tente ainsi de récupérer une partie de cette perte et non de faire diminuer le nombre des voyageurs, si les trains sont remplis à capacité?

M. KING: A mon avis, les directeurs du Pacifique-Canadien sont trop habiles et trop sensés pour adopter une telle méthode pour récupérer leurs pertes. Pour eux, l'un des plus importants objectifs devrait être de remplir les wagons qu'ils mettent en service, et je doute qu'ils y parviendront...

M. BYRNE: Vous avez dit que vous aviez eu certaines difficultés ce matin.

M. KING: Non, je n'ai jamais dit cela. J'ai simplement tenté d'expliquer de quelle manière...

M. BYRNE: De toute façon, dans quelle mesure le train était-il rempli, à 85 p. 100?

M. KING: Je ne saurais dire s'il était rempli. Pour autant que je sache, il y avait une place de libre dans le wagon que j'occupais. Le wagon semblait passablement rempli, mais je ne pourrais pas vous dire combien il y avait de voyageurs.

Le PRÉSIDENT: M. King et messieurs, je désire vous remercier de votre mémore fort détaillé. Bien que vous ayez traité de sujets délicats, aucune question n'a été posée là-dessus; nous avons donc pu les écarter. Je voulais cependant porter à l'attention du Comité une lettre que nous avons reçue de M. King, en réponse à notre invitation de venir témoigner devant le Comité. Dans cette lettre, il demandait si le Comité ne pourrait pas tenir des séances dans la région de Revelstoke ou de Kamloops, afin de permettre aux habitants de ces régions de présenter leurs instances. Nous aurions bien aimé accéder à cette demande, M. King. Sauf erreur, je vous ai signalé dans ma lettre que nous ne pourrions pas le faire, car nous ne pouvons prendre les arrangements nécessaires. Voilà le problème, et nous regrettons beaucoup cette situation. Encore une fois, nous apprécions sincèrement votre excellent exposé.

Vu les renseignements supplémentaires que certaines statistiques ont pu fournir au Comité—statistiques que nous étudierons d'ailleurs—je dois dire que notre séance d'une journée à Vancouver nous a été fort utile, et nous espérons qu'il en sera de même des séances publiques que nous tiendrons dans d'autres villes, en nous dirigeant vers l'Est. Pour ma part, j'en suis sûr. Merci beaucoup.

M. KING: Merci beaucoup.

APPENDICE «M»

Wagons-lits supplémentaires—Revelstoke (C.-B.) et Vancouver (C.-B.)

Genre	Période 1er au 31 mai 1966				Période 1er juin au 30 sept. 1966			
Couchette (bas)	$ 9.00	voy.	suppl.	$4.00	$11.50	voy.	suppl.	$ 6.00
Couchette (haut)	6.50	"	"	4.00	9.50	"	"	6.00
Chambrette ord. ou double	11.50	"	"	4.00	14.00	"	"	6.00
Chambre à coucher	19.00	"	"	2.50	24.00	"	"	3.50
Compartiment	36.50	"	"	3.50	43.50	"	"	4.00
Salon	46.00	"	"	3.50	55.00	"	"	4.00

Les prix précités s'ajoutent au prix régulier d'une place, qui est de $13.75 la semaine, et de $14.85 le vendredi et le samedi. Aucune réduction n'est accordée pour les voyages aller-retour.

Pour fins de comparaison, voici les prix qui étaient exigés dans les wagons-lits, dans la même région, avant le lancement des voyages économiques, en octobre 1963:

Couchette ord. (bas) pour une ou deux personnes	$ 4.00
Couchette ord. (haut)	3.20
Chambrette double pour une ou deux personnes	4.80
Chambrette ordinaire pour une personne	5.60
Chambrette ordinaire pour deux personnes	6.40
Chambre pour une personne	8.00
Chambre pour deux personnes	9.00
Compartiment pour une personne	10.00
Compartiment pour deux personnes	10.50
Salon pour une personne	12.00
Salon pour deux personnes	14.00

Pour les chambres, les compartiments et les salons, le prix était le même pour un ou deux voyageurs. A cette époque, le prix du voyage aller, en première classe, était de $17.45, et le prix du voyage aller-retour, de $31.45. Un prix spécial de $27.95 était prévu pour les voyages effectués au cours d'une fin de semaine.

Le seul service supplémentaire que l'on fournit maintenant est un déjeuner d'une valeur de $1.45, lorsqu'on se dirige vers Vancouver. Ce service n'est pas assuré si le voyage s'effectue dans l'autre direction.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 10

SÉANCE DU LUNDI 9 MAI 1966

Calgary (Alberta)

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien

---

TÉMOINS:

De *la Fédération du travail d'Alberta:* MM. G. D. Murdoch, président; F. C. Bodie, secrétaire. *De la ville de Calgary:* MM. John E. Davis, échevin, et J. R. Smith, avocat-conseil. *De la ville de Red Deer (Alb.):* l'échevin R. G. McCullough. *Du groupe syndical 635 de la Fraternité des chauffeurs de locomotive et agents de machines et du groupe syndical 663 de la Fraternité des agents de train:* MM. J. C. Sparrow, président du Comité des griefs, et L. M. Erb, représentant législatif de Calgary (*Alberta*).

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

23799—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. H. Pit Lessard

et Messieurs

Andras
Ballard
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Boulanger
Byrne
Cantelon
Caron
Carter
Fawcett
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Hymmen
MacEwan
McWilliam
O'Keefe
Olson
Pascoe
Reid
Rock
Saltsman
Sherman
Southam
Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*)—(25)

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,

Maxime Guitard.

PROCÈS-VERBAL

LUNDI 9 mai 1966.
(19)

Le Comité permanent des transports et communications se réunit à dix heures du matin (heure avancée du Pacifique) au Palais de justice de Calgary (*Alberta*), sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Andras, Ballard, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Boulanger, Byrne, Cantelon, Caron, Carter, Fawcett, Howe (*Wellington-Huron*), Hymmen, Lessard, Macaluso, MacEwan, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Rock, Saltsman, Southam et Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*) (23).

Aussi présents: De la Fédération du travail d'Alberta: MM. G. D. Murdoch, président, et F. C. Bodie, secrétaire. *De la ville de Calgary:* MM. John E. Davis, échevin, et J. R. Smith, avocat-conseil. *De la ville de Red Deer:* l'échevin R. G. McCullough. *Du groupe syndical 635 de la Fraternité des chauffeurs de locomotive et agents de machine et du groupe syndical 663 de la Fraternité des agents de train:* MM. J. C. Sparrow, président du Comité des griefs, et L. M. Erb, représentant législatif de Calgary (*Alberta*).

Le Comité reprend l'étude du service des voyageurs de la compagnie Pacifique-Canadien afin de déterminer si le programme actuel et les dispositions envisagées pour l'avenir répondent aux besoins.

Le président ouvre la séance et invite le Comité à élire un vice-président.

Alors M. McWilliam propose, appuyé par M. O'Keefe que M. Lessard soit élu vice-président du Comité.

Aucun autre candidat n'étant présenté, M. Olson, appuyé par M. Hymmen, propose de clore les nominations et M. Lessard est élu vice-président du Comité.

Sur une proposition de M. Olson, appuyé par M. Boulanger:
Il est décidé unanimement que: La lettre adressée au Comité par M. J. J. Frawley soit ajoutée au dossier du Comité lorsque le secrétaire y aura répondu.

Le président invite M. Bodie à lire son mémoire et propose aux membres du Comité de poser des questions aux délégués qui l'accompagnent.

L'interrogatoire des témoins étant terminé, le président remercie MM. Bodie et Murdoch qui se retirent.

MM. John E. Davis, échevin, et J. R. Smith, avocat-conseil, sont appelés. M. Davis fait un exposé de vive voix et on lui pose des questions.

L'interrogatoire du témoin étant terminé, le Comité remercie MM. Davis et Smith par l'entremise du président et ces messieurs se retirent.

Le Comité ajourne pour dix minutes.

A la reprise de la séance, M. R. G. McCullough est appelé, il fait un exposé de vive voix et on lui pose des questions. L'interrogatoire du témoin étant terminé, le président le remercie et il se retire.

Sur une proposition de M. Caron, appuyé par M. MacEwan,

Il est unanimement décidé que: le mémoire soumis par M. A. L. Barron soit ajouté en appendice au compte rendu de la réunion (*voir l'appendice «N»*).

Le président appelle MM. L. M. Erb et J. C. Sparrow. M. Erb donne lecture d'un mémoire et le Comité pose des questions aux deux témoins. L'interrogatoire se termine à 1 h. 35 de l'après-midi (heure avancée du Pacifique) et le Comité ajourne pour se réunir de nouveau à dix heures du matin (heure normale du Centre) mardi 10 mai 1966 au Palais de justice de Medicine Hat (*Alberta*).

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrés sur appareil électronique*)

CALGARY, 9 mai 1966

• (9.50 a.m.)

Le PRÉSIDENT: Avant que les témoins ne nous présentent leurs mémoires, je pense que nous devrions profiter des quelques minutes dont nous disposons pour régler certains détails. J'ai plusieurs choses à vous signaler. Premièrement, le déjeuner ne sera pas servi dans le train. Nous n'allons pas retourner au train pour déjeuner; nous déjeunerons en ville. Avant de décider à quelle heure ajourner, nous allons voir comment marchent la présentation des mémoires et l'interrogatoire. Deuxièmement, le vice-président du Comité, M. Blouin, n'a pas pu nous accompagner. Comme il lui est souvent difficile d'assister aux réunions, nous allons le remplacer. Nous allons donc procéder maintenant à la nomination d'un vice-président.

M. MCWILLIAM: Monsieur le président, je voudrais proposer l'honorable député de Saint-Henri, M. Pit Lessard.

M. O'KEEFE: Je serais heureux d'appuyer la motion, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: MM. O'Keefe, Thomas, Boulanger et Reid appuient la motion.

M. Olson propose, appuyé par M. Hymmen, de clore les nominations.

La motion est adoptée.

J'ai le plaisir d'annoncer que M. Pit Lessard est nommé vice-président du Comité.

Maintenant, messieurs, je dois vous signaler qu'on m'a fait savoir que le *Canadian* que nous devions prendre à 5 h. 35 pour nous rendre de Calgary à Medicine Hat où l'audience publique doit avoir lieu demain, a six heures de retard à cause des inondations dont on nous a parlé à Vancouver. Nous avons téléphoné à la gare et nous avons demandé qu'on nous prévienne dès qu'on saura à quelle heure le train arrivera, s'il arrivera à l'heure ou s'il sera de nouveau retardé. S'il y a un autre retard, nous devrons prendre d'autres dispositions pour arriver à Medicine Hat ce soir, autrement il va falloir contremander le programme que la ville a organisé à notre intention, dont M. Olson nous a parlé. Pour le moment, nous attendons des nouvelles du train. Je vois que les représentants du Pacifique-Canadien arrivent et M. Smith pourra peut-être nous dire à quelle heure nous pourrons partir cet après-midi.

M. OLSON: Ne pourrions-nous pas louer un autocar?

Le PRÉSIDENT: Nous allons attendre d'avoir des nouvelles du train.

La ville de Calgary m'a fait savoir qu'elle nous présenterait un mémoire aujourd'hui. Le Conseil du travail de Calgary et la Fédération du travail d'Alberta vont nous présenter un mémoire qu'ils ont rédigé ensemble. La ville de Red Deer m'a prévenu qu'elle nous soumettrait également un mémoire; je crois que l'échevin McCullough représentera la ville, mais il n'est pas encore

là. La province d'Alberta m'a fait savoir qu'elle n'était pas certaine de présenter un mémoire; M. J. J. Frawley, c.r., l'avocat-conseil de la province, m'a adressé une lettre à ce sujet le 3 mai. Voici sa lettre:

Monsieur,

Objet: Le comité parlementaire d'enquête sur les services des voyageurs de la compagnie Pacifique-Canadien.

J'ai bien reçu votre lettre du 20 écoulé. Celle que vous avez adressée à notre premier ministre, M. Manning, le 21 écoulé, m'a également été transmise afin que j'en prenne connaissance. Étant obligé d'assister à une conférence de trois jours à partir du lundi 9 mai je ne pourrai, à mon regret, comparaître aux audiences du Comité à Calgary et à Medicine Hat. Je vous demanderais donc de bien vouloir me permettre de présenter un mémoire au nom de la province lorsque le Comité aura terminé son voyage dans l'ouest du pays.

Veuillez agréer, monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

J. J. Frawley.

Nous allons écrire à M. Frawley pour lui indiquer la date à laquelle il pourra se présenter devant le Comité à Ottawa, et présenter le mémoire de la province d'Alberta. Est-ce que l'un d'entre vous voudrait proposer que cette lettre soit déposée afin que le secrétaire puisse prévenir M. Frawley de la date des audiences? M. Olson propose, appuyé par M. Boulanger, que la lettre soit déposée.

La motion est adoptée.

Maintenant, j'ai l'intention d'appeler le délégué de la ville de Calgary d'abord, ensuite celui de Red Deer, et puis le Conseil du travail de Calgary et la Fédération du travail d'Alberta et du Conseil du travail de Calgary. Vous êtes Barron et McBain m'a également fait savoir qu'il avait un mémoire de deux pages à nous soumettre. Je me demande si le délégué de la ville de Calgary est prêt à nous faire son exposé. Monsieur Davis?

Une VOIX: L'échevin Davis est absent.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas nous pourrions entendre le mémoire de la Fédération du travail d'Alberta et du Conseil du travail de Calgary. Vous êtes M. Bodie, je crois bien? Veuillez avancer monsieur. M. Bodie est trésorier exécutif de la Fédération du travail d'Alberta. On vous a remis son mémoire, c'est celui à couverture verte.

M. BODIE: Oui, c'est celui-là. Messieurs, le mémoire que je vais vous lire a été rédigé à l'intention de votre Comité par la Fédération du travail d'Alberta et le Conseil du travail de Calgary. La Fédération, l'organe central des syndicats ouvriers d'Alberta, représente environ 225 syndicats régionaux qui comptent à peu près 35,000 syndiqués, tandis que le Conseil a environ 65 syndicats régionaux et 15,000 syndiqués. Les 12 et 13 octobre, la Commission des transports a tenu audience à Calgary au sujet d'une demande de la compagnie Pacifique-Canadien visant à supprimer le service *Dominion*. A cette occasion la Fédération du travail d'Alberta a présenté un mémoire dans lequel elle s'opposait à la demande en question. Le Conseil du travail de Calgary était entièrement d'accord avec le mémoire de la Fédération et nous nous présentons aujourd'hui devant vous pour exprimer notre mécontentement au sujet du

rapport définitif de la Commission des transports autorisant le Pacifique-Canadien à supprimer le service en question. Étant donné que la Commission, sauf erreur, n'est tenue de rendre compte au Parlement que des raisons sur lesquelles ses décisions sont fondées, et non pas des décisions mêmes, nous estimons qu'il y aurait lieu de réétudier les pouvoirs des commissaires et d'établir une nouvelle politique en matière de transports. Il nous semble qu'une commission composée de députés et de représentants du public, responsable envers le Parlement et le public, devrait être formée afin de régler toutes les questions se rapportant aux transports, et que les décisions de cette commission devraient être ratifiées par le Parlement avant d'être imposées. Nous vous demandons instamment de prendre notre proposition en considération.

• (10.00 a.m.)

En ce qui concerne nos objections à la décision de la Commission des transports, nous nous permettons de vous faire remarquer qu'il est absolument essentiel d'assurer un service régulier et fréquent, surtout dans l'ouest du Canada où les villes tant soit peu importantes sont relativement éloignées les unes des autres. Le *Dominion* ayant été supprimé il ne reste plus que le *Canadian* pour assurer le service sur la voie directe du Pacifique-Canadien. Selon nous, un seul train ne suffit pas pour desservir cette région. Lorsqu'il y avait deux trains, le service était satisfaisant. Aux audiences de la Commission des transports les représentants du Pacifique-Canadien ont prétendu que le *Dominion* a été supprimé parce qu'il occasionnait des pertes à la compagnie. Nous voulons bien le croire, mais nous estimons que si la compagnie a subi des pertes c'est surtout parce qu'elle a réduit les services du train à tel point que la clientèle a baissé. Il est évident que les recettes de la compagnie ont baissé en conséquence ce qui, ajouté aux frais constants, lui a inévitablement valu des pertes. La compagnie a déclassé le *Dominion* de plusieurs façons:

(1) en accordant la priorité aux rapides transportant des marchandises essentielles, ce qui ralentissait le *Dominion*;

(2) en supprimant le service des repas, ce qui obligeait les voyageurs à rester longtemps sans manger. En outre, les arrêts pour les repas étaient insuffisants; à titre d'exemple, lorsque le *Dominion* quittait Vancouver en direction de l'est, il ne s'arrêtait que 22 heures plus tard à Field (Colombie-Britannique) pour le petit déjeuner où, d'ailleurs, les voyageurs ne pouvaient se procurer que des sandwiches ce qui, à notre avis, n'est pas suffisant après 22 heures de voyage;

(3) le *Dominion* ne comportait plus qu'une locomotive, un wagon-tampon et deux voitures, tous les wagons-lits ayant été supprimés;

(4) lorsque des voyageurs en perspective cherchaient à retenir des places dans le *Dominion*, on leur répondait souvent qu'il n'y avait rien de disponible alors que la plupart du temps le train quittait Calgary avec des places vides.

Ces quatre exemples indiquent clairement pourquoi la compagnie a subi des pertes sur le *Dominion* après avoir déclassé le train.

La compagnie Pacifique-Canadien semble avoir réduit à dessein les services du train pour pouvoir convaincre la Commission des transports que si elle demandait la permission de supprimer le service *Dominion* c'était à juste titre puisque son exploitation lui causait des pertes.

Nous nous permettons même de déclarer que si la compagnie avait réellement voulu attirer des clients pour le *Dominion,* elle n'avait qu'à leur offrir un meilleur service. Nous pourrions citer par analogie la campagne de vente que les chemins de fer Nationaux mènent pour augmenter la clientèle des services de voyageurs. Dans sa publicité la compagnie souligne tous les avantages qu'il y a à voyager sur ses réseaux: tarifs réduits, services perfectionnés, confort et ainsi de suite, et elle obtient des résultats car sa clientèle augmente considérablement. Il est également à noter que bien que la population du Canada s'accroît, surtout dans les régions desservies par le Pacifique-Canadien, la compagnie ne semble nullement intéressée à attirer plus de voyageurs. Pourtant les possibilités sont là et il lui suffirait de faire un effort comme les chemins de fer Nationaux pour augmenter sa clientèle.

Le volume d'affaires croissant de notre industrie du tourisme est un autre facteur dont il faut tenir compte. Autrefois, par exemple, les parcs de Banff et de Jasper n'étaient fréquentés que pendant les vacances d'été, mais le public s'intéresse de plus en plus aux sports d'hiver, et à l'heure actuelle, ces parcs et la région avoisinante attirent les touristes toute l'année.

Tous ces voyageurs ont besoin de services ferroviaires pratiques et confortables. En outre, il ne faut pas oublier que nous allons célébrer le centenaire du Canada en 1967 et que des millions de voyageurs venant de tous les coins du monde vont visiter Montréal et les autres régions du pays. Comme la plupart d'entre eux ne vont pas se déplacer en automobile, il faudra leur assurer des services ferroviaires satisfaisants, et, nous le répétons, le *Canadian* à lui seul ne suffira pas.

En 1887, le peuple canadien a donné 25 millions de dollars et 25 millions d'acres de terres libres d'impôts à la compagnie Pacifique-Canadien en échange d'un service ferroviaire. Depuis lors, la compagnie a acquis d'autres terres, elle a étendu son réseau et s'est lancée dans beaucoup d'autres entreprises, aussi devrait-elle se sentir moralement obligée envers le public de maintenir des services ferroviaires satisfaisants. Aucune de nos industries n'a bénéficié davantage de la générosité du public que le Pacifique-Canadien. Cet aspect de la question nous préoccupe tout autant que le bien-être des employés qui ont subi les conséquences de la suppression du *Dominion* et dont il sera traité en détail dans le mémoire que les syndicats du personnel d'exploitation doit vous soumettre.

En terminant, nous tenons à vous remercier de l'occasion que vous nous avez fournie de comparaître devant vous afin d'exprimer tout le souci que nous cause la suppression du service *Dominion,* aussi souhaitons-nous que le service en question soit rétabli le plus tôt possible.

Mémoire soumis par la Fédération du travail d'Alberta et le Conseil du travail de Calgary.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Bodie. Vous pouvez maintenant poser des questions au témoin messieurs. Monsieur Carter.

M. CARTER: Je n'ai que deux questions à poser. A la page 3 du mémoire vous dites que la compagnie accordait la priorité aux rapides transportant des marchandises essentielles plutôt qu'au *Dominion*. Savez-vous s'il en est de même pour le *Canadian*?

M. BODIE: Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à cette question. Non, je regrette mais je ne sais vraiment pas, monsieur.

M. CARTER: A la page 15 il est question des efforts que la Compagnie des chemins de fer nationaux déploie pour attirer la clientèle, et au troisième paragraphe vous dites qu'elle obtient des résultats et que sa clientèle augmente considérablement. Le témoin n'est peut-être pas en mesure de répondre à la question que je me proposais de lui poser, monsieur le président, mais pourriez-vous vous renseigner si cette augmentation, dont nous somme absolument sûrs, compense les pertes que la compagnie subit sur les services des voyageurs? Si l'augmentation du nombre de voyageurs compense les pertes sur les tarifs-voyageurs? Pourriez-vous obtenir ces renseignements de la compagnie afin que nous puissions établir une comparaison?

Le PRÉSIDENT: Les représentants du National-Canadien vont nous soumettre le rapport annuel de la compagnie, monsieur Carter, et je pense qu'ils pourront répondre à vos questions.

M. CARTER: Très bien. Je ne demande pas au témoin de nous fournir ces renseignements mais j'estime que nous devrions nous les procurer.

Le PRÉSIDENT: Les représentants de la compagnie vont venir et vous pourrez les leur demander.

M. CARON: Nous devrions obtenir ces renseignements avant qu'ils ne se présentent devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est juste, nous allons essayer. Ce que nous venons de dire sera consigné au compte rendu.

M. ROCK: A la page 4 vous dites que si la compagnie avait réellement voulu attirer des clients pour le *Dominion*, elle n'avait qu'à leur offrir un meilleur service.

Il n'est pas question des autres moyens de transport, des avions ou des autocars, dans votre mémoire. Ne croyez-vous pas que le train devrait surtout être plus rapide pour attirer la clientèle?

M. BODIE: C'est certainement un facteur dont il faut tenir compte. Le public veut, en effet, se déplacer rapidement de nos temps et si les compagnies de chemins de fer veulent concurrencer les autres entreprises de transport, elles doivent s'assurer que leurs trains effectuent les parcours rapidement, et que les départs sont assez fréquents. Oui, c'est certainement un facteur dont il faut tenir compte, monsieur.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il y a simplement un point que je voudrais soulever au sujet de ce mémoire très concis, monsieur le président. Je voudrais

savoir si les conseils du travail verraient un inconvénient à ce qu'on verse une subvention au Pacifique-Canadien pour que la compagnie maintienne un service de voyageurs d'un genre déterminé et conforme aux exigences?

M. BODIE: Si, après avoir entendu tous les témoignages, votre Comité est convaincu que la compagnie subit réellement des pertes, mais trouve néanmoins qu'il faudrait maintenir le *Dominion* parce qu'on a besoin de ce service, j'estime qu'il serait bon de le subventionner car on ne peut guère exiger que la compagnie l'exploite à perte. Autrement, il y aurait peut-être moyen de charger une société de la Couronne ou le National-Canadien d'organiser un service de remplacement. C'est à votre Comité d'en décider, mais je crois que dans l'ensemble les conseils du travail et la Fédération du travail d'Alberta conviendraient que si la compagnie Pacifique-Canadien perd réellement de l'argent sur ce service, il serait bon qu'on lui accorde une subvention pour qu'elle puisse le maintenir.

LE PRÉSIDENT: Messieurs, permettez-moi de vous présenter M. G. D. Murdoch, président de la Fédération du travail d'Alberta, qui, de même que M. Bodie, est prêt à répondre à vos questions. Je vous remercie d'être venu, monsieur Murdoch. Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Bell? Dans ce cas, la parole est à vous M. Olson.

M. OLSON: Monsieur le président, la Fédération du travail d'Alberta et le Conseil du travail de Calgary indiquent souvent dans leur mémoire qu'il faudrait rétablir le *Dominion*. Je voudrais savoir si vous estimez qu'il faudrait rétablir l'ancien service ou organiser un nouveau service avec des départs à 12 heures d'intervalle comme le *Canadian*.

M. MURDOCH: Nous estimons qu'il faudrait un service comme le *Canadian*, avec des départs à 12 heures d'intervalle.

M. OLSON: Autre chose. Vous parlez du centenaire du Canada, de l'Expo '67 à Montréal et ainsi de suite. Savez-vous s'il reste des places disponibles pour l'été de 1966 ou sont-elles toutes retenues?

M. MURDOCH: En direction de l'est ou l'ouest?

M. OLSON: Dans les deux directions.

M. MURDOCH: Eh bien, je sais que l'année dernière, en 1965, des membres de notre organisation qui devaient se rendre dans l'Est ont pu obtenir des places à l'aller, mais pour le retour ils ont été obligés de retenir leurs places deux mois d'avance. Ils devaient se rendre à Toronto vers la mi-juillet 1965 et ils ont retenu leurs places au mois de mai. Ils ont pris le *Dominion* pour rentrer et ont dû se contenter d'une place assise jusqu'à Winnipeg.

M. OLSON: Ils n'ont pas pu acheter un billet aller-retour?

M. MURDOCH: Non. Il s'agissait du vice-président de notre fédération et il s'y est pris deux mois d'avance.

M. OLSON: Savez-vous s'il est toujours aussi difficile de retenir des places?

M. MURDOCH: Je n'ai pas vérifié, mais il y a quinze jours M. Bodie, le secrétaire, et moi avons pu retenir des places jusqu'à Winnipeg, mais nous avons dû prendre un train de la Compagnie des chemins de fer nationaux. Nous avons retenu nos places un mois d'avance, mais nous avons trouvé que le *Canadian* ne convenait pas pour aller jusqu'à Winnipeg.

M. OLSON: Il est question dans votre mémoire des dispositions selon lesquelles le public, par l'entremise du gouvernement fédéral, a versé 25 millions de dollars et a cédé 25 millions d'acres de terres libres d'impôts au Pacifique-Canadien en 1887. Vous dites ensuite que le public canadien s'est montré assez généreux envers la compagnie. Trouvez-vous que la compagnie, en vertu de ces dispositions, devrait affecter une partie des bénéfices qu'elle réalise sur ses autres entreprises au service des voyageurs?

M. MURDOCH: Eh bien, étant donné que la compagnie a pu prospérer grâce à l'aide qu'on lui a accordée, il me semble qu'elle devrait se sentir moralement obligée de maintenir les services de voyageurs dont le public a besoin. Il y a une chose qui nous préoccupe beaucoup. Supposons que les chemins de fer nationaux commencent à leur tour à supprimer des trains et que la tendance à supprimer des trains s'accentue de plus en plus. Que se passera-t-il en cas d'urgence, s'il faut transporter des troupes. Nous ne trouverons plus de voitures car elles sont démantelées au bout d'un certain temps. Le problème est très grave, parce que si la tendance s'installe, les trains et les voitures vont devenir de plus en plus rares et en cas d'urgence nationale nous n'aurons aucun moyen de transporter nos troupes.

M. BODIE: Si le Pacifique-Canadien a pu faire toutes les acquisitions dont nous parlons dans notre mémoire, c'est grâce aux subventions qui lui ont été accordées pour son exploitation ferroviaire et par conséquent la compagnie devrait en retour fournir aux Canadiens les services de voyageurs et autres dont ils ont besoin, il me semble.

M. REID: Croyez-vous que les compagnies de chemins de fer s'attendaient à ce que les services des voyageurs leur rapportent des bénéfices à un moment donné, messieurs? Croyez-vous que ces services étaient destinés à rapporter des bénéfices?

M. MURDOCH: D'après la façon de procéder de la compagnie à l'heure actuelle, c'est l'impression que l'on a. Pour citer un exemple, il y a à peine deux mois, le 18 ou le 19 février, j'ai pris le train d'Edmonton à Calgary. Comme la compagnie accorde la priorité aux trains de marchandises, le train par lequel j'ai voyagé au lieu d'accomplir le parcours en trois heures, ou trois heures et demie a pris environ quatre heures. Ceci indique bien que la compagnie attache plus d'importance au service qui lui rapporte des bénéfices...

M. REID: Vous n'avez pas saisi ma question. Je vous ai demandé si autrefois, vers 1880 lorsque la compagnie a été formée, elle comptait réaliser des bénéfices sur le service des voyageurs? Nous savons que ce n'est pas le cas à l'heure actuelle. Qu'en pensez-vous?

M. MURDOCH: D'après un article qui a paru dernièrement dans le *Canadian Weekly*, la compagnie a réalisé des bénéfices assez considérables sur le service des voyageurs à l'époque où les immigrants venaient dans l'Ouest pour la récolte des céréales. Nous n'avons plus besoin de main-d'œuvre pour la récolte, de sorte que la compagnie a perdu ces recettes mais au départ elle s'attendait à ce que ces trains lui rapportent.

M. REID: Voici ce que je cherchais à établir: autrefois, le Pacifique-Canadien transportait les voyageurs à très bon compte, comparativement aux prix que les expéditeurs de marchandises devaient payer, parce que la compagnie cherchait à peupler l'Ouest afin de constituer des marchés pour les céréales qu'on expédiait vers l'est et les produits manufacturés qui arrivaient dans l'Ouest. A l'heure actuelle d'autres moyens de transport remplissent de plus en plus cette fonction et le public se sert des trains non pas pour aller s'installer à un certain endroit, mais simplement pour visiter différentes régions. Autrement dit, le service des voyageurs ne sert plus aux mêmes fins.

M. MURDOCH: C'est exact.

M. REID: Donc, les services des voyageurs ont toujours été exploités à perte, n'est-ce pas?

M. MURDOCH: En effet, c'est un peu comme les transports municipaux.

M. REID: Maintenant, à propos des changements à apporter à la Commission des transports dont il est question à la page 2 de votre mémoire. Voulez-vous nous expliquer la composition que vous proposez. Vous voudriez que la Commission établisse les principes à suivre au lieu de s'occuper des questions techniques comme elle le fait en ce moment, n'est-ce pas?

M. BODIE: Oui, c'est ce que nous avions à l'esprit. La Commission devrait se composer de députés et de représentants des divers secteurs publics.

M. MACEWAN: Pour faire suite à ce que M. Reid a dit, messieurs, dans les autres mémoires qu'on nous a soumis, on propose d'établir une commission des transports qui s'occuperait de tous les moyens de transport, des avions, des chemins de fer et des navires, qui engloberait la Commission des transports, la Commission des transports aériens et la Commission des transports maritimes. Êtes-vous au courant de cette proposition? Le cas échéant, qu'en pensez-vous?

M. BODIE: Nous avons simplement lu quelques articles à ce sujet dans les journaux. Il me semble que ce serait une solution logique. Le Canada est un vaste pays et si une seule commission s'occupait de tous les moyens de transport, je pense qu'il y aurait plus de co-ordination, plus de collaboration. En opérant le raccord entre les divers services, on répondrait mieux aux besoins. Ce serait une bonne solution à mon avis.

M. MACEWAN: Est-ce que la commission composée de députés et de représentants des secteurs publics que vous proposez serait distincte de l'autre?

• (10.20 a.m.)

M. BODIE: Il me semble que la commission que nous proposons ici, ce serait la commission directrice qui surveillerait le personnel technique dont vous pouvez avoir besoin pour réglementer les services aériens, maritimes et de chemins de fer.

M. MACEWAN: Cette commission relèvera-t-elle d'une commission générale? Je sais que cela est hypothétique, mais je me demandais ce que vous pensez à ce sujet?

M. BODIE: Je pense que cette commission relèverait du parlement.

M. MACEWAN: Non pas de la commission générale, si l'on en créait une?

M. BODIE: Non.

M. O'KEEFE: Seulement une question, Monsieur le président. A la page 4, vous dites que les seuls aliments disponibles étaient des sandwiches, ce qui, selon nous, n'est pas un vrai déjeuner, surtout après un voyage de 22 heures. Cela ne veut certainement pas dire 22 heures pour déjeuner.

M. MURDOCH: Selon le témoignage rendu par un témoin devant la Commission des transports, cela c'est réellement produit à certaines dates et, suivant le témoignage de la Commission des transports, je crois que l'un des individus était un employé de la compagnie, qui prenait un grand risque en témoignant de cette façon, mais il l'a fait.

M. O'KEEFE: Vingt-deux heures pour déjeuner? Ça me paraît un peu long pour un déjeuner.

M. MURDOCH: C'est ce qu'il a prétendu lorsqu'ils sont revenus à une voiture-restaurant, et une autre fois à bord du train.

M. PASCOE: Monsieur le président, il s'agit d'un mémoire très précis et très concis. J'ai une courte question à poser, qui pourrait être utile au comité. Vous déclarez à la page 1 que, lors des témoignages de la Commission des transports, la Fédération des travailleurs a présenté un mémoire. Est-ce qu'il était aussi concis? Je veux dire, est-ce que la Commission a entendu des témoignages analogues?

M. BODIE: Oui. Et nous avons été tenus sur la sellette par la compagnie, et ainsi de suite. Oui.

M. PASCOE: Ainsi vous avez rendu les mêmes témoignages au sujet du service des voyageurs lors du témoignage de la Commission?

M. BODIE: Fondamentalement, je pense que c'est vrai. Oui.

M. PASCOE: C'est tout ce que je voulais faire, simplement clarifier ce point.

M. CANTELON: J'aimerais revenir à la question de M. Olson, à laquelle M. Murdoch a répondu en parlant de la réservation des places. Croyez-vous que les compagnies de chemins de fer pourraient organiser un système automatique de réservation des places. Les compagnies nous ont dit qu'elles croyaient cela impossible et je me demande si vous pensez que ce serait possible?

M. MURDOCH: Je pense que cela serait possible. Si Air Canada peut le faire, de même que d'autres compagnies aériennes, pourquoi les compagnies de chemin de fer ne pourraient-elles pas le faire? Par exemple, si, à Calgary, vous téléphonez au CPR, vous devez composer 3 ou 4 numéros avant de pouvoir

obtenir un billet à bord du *Canadian*. Tout d'abord, vous composez un numéro et demandez l'heure des trains. Puis vous composez un autre numéro pour connaître le prix du billet. Enfin, un autre numéro pour la réservation des places. Vous devez téléphoner et téléphoner. Si chaque appel coûte cinq cents, et maintenant le gouvernement en exige dix, cela vous coûte cher, seulement d'essayer de prendre le train. C'est pourquoi je dis qu'il est impossible d'essayer seulement de le faire, même si le service de renseignements est déplorable. Au moins, à Edmonton, lorsque vous téléphonez au CNR, vous pouvez obtenir tout ce que vous voulez après un seul appel.

M. CANTELON: Je voudrais vous demander ceci. Je comprends le point de vue des compagnies de chemin de fer à ce sujet. Je pense que cela doit être plus difficile pour les trains que pour les avions, parce qu'il n'y a qu'une sorte de place à bord d'un avion, ou peut-être voyagez-vous en première classe, mais dans les trains il y a, je crois, cinq sortes de places.

Voici ma question: Pensez-vous que le public a besoin de cinq sortes de places dans un train, comme une chambre, un compartiment, une chambrette, une couchette ou tout simplement une banquette de voiture ordinaire? Je pense qu'il serait beaucoup plus facile de réserver des places s'il n'y avait que deux sortes de places.

M. MURDOCH: J'ai voyagé dans l'Ouest canadien pendant trois ans et demi pour notre syndicat international et j'ai voyagé beaucoup par train, le plus possible, parce qu'on peut partir le soir et se rendre à Regina, ce qui est un très bon service, et invariablement, je ne pouvais avoir une place, mais comme je l'ai dit, il y a seulement trois sortes de places qui sont nécessaires. Une place ordinaire ou un compartiment, ou une chambre et une chambrette. Je pense que c'est tout ce qui est nécessaire. Il n'est pas nécessaire d'élaborer...

M. CANTELON: Bien entendu, vous devez aussi nourrir les voyageurs, dans le train, parce que ce moyen de transport ne voyage pas aussi rapidement que les autres.

M. MURDOCH: Mais il faut aussi nourrir les clients des compagnies aériennes.

M. CANTELON: D'une façon différente bien entendu. Je pense que c'est tout pour le moment.

M. BALLARD: Il y a deux points qui m'intéressent; l'un est cette suggestion voulant qu'une nouvelle commission des transports soit créée. Je crois comprendre que l'actuelle Commission des transports relève du Conseil privé et, bien entendu, le Conseil privé relève du Parlement; ainsi, ce que vous suggérez, c'est que nous ayons une commission des transports plus étendue ou une commission des transports qui, tout comme l'actuelle Commission des transports, relèverait du Parlement. Voici ma question: En émettant une opinion selon laquelle l'actuelle Commission des transports ne représente pas vraiment les opinions des diverses parties du Canada, pensez-vous que sa surveillance de l'exploitation des chemins de fer est trop sévère?

M. BODIE: Je pense que c'est cela. Oui, c'est cela.

M. BALLARD: De même, comment envisagez-vous la participation du grand public à cette commission? Qui ferait les nominations?

M. BODIE: Je pense que cette autorité reviendrait au gouvernement.

M. BALLARD: De choisir des personnes parmi le grand public et de les affecter à cette commission?

M. BODIE: Oui.

M. BALLARD: Rien qu'une autre courte question. A la page 6, vous dites, après avoir traité de l'accord de 1880 et de la loi de 1881, que, sinon pour une autre raison, le CPR est moralement tenu d'offrir un bon service au public. La loi de 1881 spécifie que la compagnie doit exploiter un réseau efficace de chemin de fer. Vous n'avez pas employé le mot «efficace», vous avez employé le mot «bon» et vous avez employé les mots «moralement tenu» au lieu de «également tenu». Voici ma question: Comment pouvez-vous déterminer ce qui est un bon réseau de chemin de fer? Par exemple, vous dites aujourd'hui que pour avoir un bon réseau, nous devons rétablir le *Dominion*; mais cela serait-il un bon réseau ou devrions-nous ajouter un autre train au *Dominion* pour qu'il soit un bon réseau? J'essaie de vous faire définir ce qu'est un bon réseau de chemin de fer.

M. BODIE: La situation change de jour en jour. Ce qui était un réseau efficace en 1887, ou quelle que soit la date à laquelle ils ont conclu un accord avec le gouvernement canadien en vue de fournir ce service, ce qui était efficace alors, ne peut pas être considéré aussi efficace aujourd'hui et, ainsi, cela devient une chose assez hypothétique, et je ne sais pas vraiment où cela s'arrête. Je pense que l'opinion qui prévaut ici, c'est, compte tenu de cet accord, qu'il n'est pas encore opportun que le *Dominion* soit abandonné. A notre avis, le *Dominion* est nécessaire, en plus du *Canadian*. Le *Dominion*, selon nous, est un train complet, tout comme le *Canadian*. C'est ce que nous croyons, et nous pourrions encore discuter, je suppose, sur ce qui est efficace et sur ce qui est bon. Nous employons les mots «bon service», ce qui veut dire que nous croyons que le *Dominion* est une partie nécessaire du service que le CPR donne à la population de cette partie du pays, en particulier.

M. BALLARD: Pour le moment, vous croyez que si le *Dominion* était rétabli, cela constituerait un bon service?

M. BODIE: Si les circonstances, d'ici un mois ou un an, changent, nous pourrons alors suggérer quelque chose de différent, mais, à l'heure actuelle, nous devons dire que, selon nous, le *Dominion* est nécessaire.

M. PASCOE: Monsieur le président, le témoin n'a pas parlé de la question touchant l'obligation morale et l'obligation légale. Pouvez-vous nous dire si vous pensez que cette obligation du CPR est une obligation légale?

M. BODIE: Je pense qu'elle est morale et légale, monsieur; je pense qu'une fois de plus nous ne sommes pas entrés dans les arguments légaux en cause, parce que nous ne possédons pas la formation voulue. Nous croyons que le CPR, après avoir reçu de l'argent et des subventions du peuple canadien pour lui permettre d'assurer un service, est tenu, légalement, moralement ou autrement, de fournir ce service au peuple canadien.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, à la page 3 du mémoire, je relève que le témoin a déclaré que «la régression du service du CPR a pris plusieurs formes». Il est intéressant de noter que, selon le témoignage du CPR, le témoin

a déclaré devant le Comité que plusieurs témoins avaient violemment nié cette déclaration. En d'autres mots, vous êtes certain qu'ils ont prémédité la régression du service. Vous avez voulu avoir quatre exemples. Vous dites que les quatre exemples de la régression du service *The Dominion*, mentionnés ci-dessus, révèlent un peu pourquoi le CPR en perdait beaucoup quant au service *Dominion*. Et vous dites encore, au début, que la régression a pris plusieurs formes. Aimeriez-vous ajouter d'autres exemples? Vous avez quatre exemples ici, mais je me demandais si vous n'auriez pas d'autres exemples, parce que cela a été un point discutable, jusqu'ici, entre les témoignages de ce Comité et les témoins du CPR.

M. MURDOCH: J'aimerais vous donner un autre exemple qui se situe entre Calgary et Edmonton et ce service, parce qu'on essaierait d'ignorer cette question, aussi; c'est celle de la suppression des vendeurs de journaux, ce qui s'est produit à bord du *Dominion*. Voilà un exemple. Il y a toujours eu un service à bord des trains, ces dernières années, ils en enlèvent un peu, encore un peu et encore un peu et, à la fin, les gens ne veulent tout simplement plus voyager par train.

M. BALLARD: Monsieur le président, une question supplémentaire; au sujet de ce trajet Edmonton-Calgary, savez-vous si on a augmenté le prix des billets du CPR, depuis l'année dernière?

M. MURDOCH: Assurément.

M. BALLARD: De combien?

M. MURDOCH: Je crois qu'un voyage aller-retour à Edmonton coûte $19.70.

M. BALLARD: Et savez-vous combien coûte le voyage Calgary-Edmonton par le CNR?

M. MURDOCH: $6.40, je crois.

M. BALLARD: Le billet aller-retour du CPR coûte $19.70 et celui du CNR $6.70?

M. MURDOCH: Oui, une question supplémentaire, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je ne permettrai pas trop de questions supplémentaires.

M. FAWCETT: Monsieur le président, je me reporte à un paragraphe de la page 4, le paragraphe 4 qui dit:

> «Des voyageurs éventuels ont essayé de faire des réservations à bord du *Dominion*. Plusieurs fois ont leur a dit qu'il n'y avait plus de place et, lorsque le train quittait Calgary, il y avait encore de la place, à plusieurs reprises.»

Je me demandais si le témoin qui est un ancien chef de train se rend compte que cela est très possible. Cela serait très possible à l'intérieur d'un système de réservation des places qui laisse le train partir de Calgary avec des banquettes vides. Je me demandais si on se rendait compte de cela, ou s'il s'agit d'un cas où vous considérez qu'il y avait trop de banquettes vides pour les gens pour qu'on leur refuse des places.

M. MURDOCH: Je crois que c'est une question à laquelle il est très difficile de répondre, parce que vous ne savez pas exactement combien il y a de banquettes

à ce moment-là, mais je crois que le secrétaire connaît un cas particulier qui est arrivé, je crois, il y a un an. Je ne puis pas m'étendre là-dessus, parce que cela a été une affaire assez importante pour nous.

M. BODIE: Je pense que cela revient à une question antérieure touchant certaines choses qui semblent avoir été faites ou ne pas avoir été faites et qui ont détourné les clients du *Dominion*, et je crois que M. Murdoch a dit qu'un certain nombre d'entre eux téléphone pour acheter des billets, ce qui les oblige à faire plusieurs appels, et à la gare, il y a de longues files d'attente devant les portes qui mènent au train, et je pense que l'une des pires choses, c'est le manque de porteurs dont les personnes âgées ont besoin, mais qui ne sont jamais là, du moins quand je voyage en train, et j'ai voyagé à bord du *Canadian* il y a une semaine, et il n'y avait aucun porteur à ce moment-là. Voilà quelques-unes des choses en question. Je crois qu'il est possible que le *Dominion* ait pu quitter Calgary avec des banquettes vides et qu'on ait refusé des gens. Je pense que cela est possible, les gens ne le disent pas toujours. Oui monsieur, je crois que cela est possible parfois.

M. FAWCETT: Oui, il y a une autre série de circonstances; je crois comprendre qu'on a pu réserver des places pour, peut-être, l'arrêt suivant du *Dominion*. Je veux simplement vous faire remarquer cela, parce que je pense qu'une déclaration de cette nature doit être assez bien documentée; selon mon expérience, il est très possible que ce genre de chose se produise sans que la compagnie y soit pour quelque chose, mais, parfois, c'est davantage la faute des voyageurs ou entièrement la faute des voyageurs plutôt que la faute de la compagnie. Nous pourrions ainsi revenir à la question de la réservation des places; Monsieur le président, c'est tout ce que je voulais préciser.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): On a posé des questions au sujet de la définition d'un service adéquat. Je me rappelle qu'il y a plusieurs années il y a eu beaucoup de plaintes au sujet du service offert alors par le *Dominion* qu'on disait être trop lent et ne pas pouvoir assurer un bon service aux voyageurs. Comment définiriez-vous, messieurs, un service adéquat? Voulez-vous que le *Dominion* revienne à ce qu'il était il y a quatre ou cinq ans? Pensez-vous que cela résoudrait le problème?

M. MURDOCH: Par exemple, si un train voyage pendant les heures de pointe, il peut compter jusqu'à 20 voitures, mais si 2 trains voyageaient à 12 heures d'intervalle, et que vous manquiez le premier train, vous prendriez le suivant; un bon service, selon moi, c'est la disponibilité. Sans disponibilité, ce n'est pas un bon service. En d'autres mots, si Air Canada exploite un service de Calgary à Edmonton, d'un seul vol par jour, mais que la Pacific Western exploite trois vols par jour, les gens voyageront par la Pacific Western à cause de la disponibilité. La disponibilité, c'est ce qui est important quand on offre un service.

M. HOWE: Pensez-vous qu'on doit aussi faire entrer les questions de profit?

M. MURDOCH: Certainement, je crois que les questions de profit doivent y entrer, mais après toutes les questions du service, vous devez considérer qu'un chemin de fer n'est pas un chemin de fer à moins qu'il n'offre tous les services. Il ne peut pas assurer seulement le service du transport de la marchandise, il

doit assurer tous les services des chemins de fer; et si vous commencez par supprimer le service des voyageurs, alors ce chemin de fer ne se montre plus intéressé qu'à faire des profits. Leur obligation est de fournir un service, et la disponibilité est la partie la plus importante du service.

M. CARON: Nous parlions il y a quelque temps de la réservation des places à bord du *Dominion* ou du *Canadian*. Pensez-vous que cela aiderait, si ceux qui réservent des places par téléphone devaient se rendre à la gare une demi-heure avant le départ du train, sinon ils perdraient leurs places au profit de quelqu'un d'autre, comme cela se fait dans les compagnies aériennes? Si vous n'êtes pas rendu à l'aéroport une demi-heure avant le décollage, un autre client prend votre place. Serait-il possible de faire la même chose avec les compagnies de chemin de fer?

M. BODIE: A première vue, cela pourrait être du domaine du possible. Je pense que cela serait acceptable et raisonnable.

M. CARON: Et ils ne le font pas maintenant?

M. BODIE: Je ne sais pas. J'ignore s'ils le font.

M. CARON: C'est ce qui fait que parfois le train part avec des places libres, car les personnes qui avaient réservé ces places peuvent, pour une raison ou une autre, ne pas les occuper, alors que quelqu'un d'autre aurait pu les prendre.

M. REID: Je voulais simplement demander aux témoins s'ils savent combien coûte un billet aller-retour à bord de l'aérobus Calgary-Edmonton et combien il y a de vols par jour.

M. BODIE: $24.00 aller-retour, $12.00 pour un billet simple, et je pense qu'il y a trois vols par jour, dans les deux sens.

M. REID: Combien y a-t-il de trains?

M. BODIE: L'autorail entre Edmonton et Calgary, mais je ne suis pas certain de cela. On m'a informé qu'il y a trois trains du CPR, entre Edmonton et Calgary.

M. REID: Et trois aérobus?

M. BODIE: Je le crois, monsieur.

M. SOUTHAM: Merci, monsieur le président, j'ai une autre question à poser et c'est une question supplémentaire touchant la régression du service; je reviens à la suggestion qu'on nous a faite avant-hier et voulant qu'on abandonne le *Dominion* et qu'on améliore le service du *Canadian*. On a aussi suggéré qu'un autre train suive le premier train, à trente minutes d'intervalle. Je crois que cela ne serait pas dans l'intérêt du public, parce que cela rencontre les besoins des Prairies, où il y a des différences d'heure. En d'autres mots, le *Canadian* voyage actuellement à travers les Prairies au milieu de la nuit. Cela n'est pas conforme au désir du public voyageur. Si nous recommandons de rétablir le service, devrions-nous demander deux *Canadian* identiques, voyageant à douze heures d'intervalle, parce que les témoins ont déclaré que, selon eux, une partie du public a tendance à ne pas voyager par le *Dominion*, parce que c'est un moyen de transport plus désuet. En d'autres mots, c'est un train de deuxième classe comparativement au *Canadian*, et les passagers doivent payer

le même prix. Devrions-nous avoir deux trains offrant une même qualité, devrions-nous rétablir le deuxième train, le transcontinental?

M. MURDOCH: Je pense que nous pouvons certainement avoir deux trains voyageant à environ douze heures d'intervalle. Je ne sais pas si ce serait exactement douze heures, mais environ cela, et particulièrement s'ils portaient le même nom, cela n'a aucune importance, le nom n'a pas d'importance pour nous, mais plutôt le service accordé à l'Ouest canadien et, comme vous dites, un train au milieu de la nuit qui conviendrait aux voyageurs allant de Calgary à Medicine Hat ou de Medicine Hat à Calgary, surtout si ces voyageurs sont des personnes âgées ou infirmes ou incapables de voyager par d'autres moyens de transport que les chemins de fer, je crois que ces heures conviendraient particulièrement à ces personnes. Quant à cette question de la réservation exclusive des places, je ne pense pas que cela puisse s'appliquer au chemin de fer. Vous pourriez réserver toute une voiture. Comme c'est la principale gare, on doit y réserver des places, et vous seriez surpris du nombre de gens qui le font.

M. SOUTHAM: Merci, monsieur le président. Je pense que cela répond à ma question. Avec le service que nous offrent les compagnies aériennes, je pense que si les chemins de fer veulent continuer à exploiter un service de voyageurs et faire concurrence à ces compagnies, ils devront améliorer leurs services plutôt que les détériorer, et ils peuvent faire cela en accélérant le service, en diminuant le prix des billets et ainsi de suite.

M. BELL (*Saint John-Albert*): Monsieur le président, je me rends compte que vous voulez avancer aujourd'hui, mais étant donné que les témoins ont été très francs, peut-on leur demander s'ils sont d'accord avec cette déclaration qui figure à la page 14 du mémoire du CPR, et je cite:

> «Les traitements ont augmenté de 1950 à 1960 et ont grandement affecté l'exploitation du service des voyageurs de la compagnie, particulièrement le service du transcontinental où la main-d'œuvre est importante. Cette situation a aussi empêché la compagnie de faire concurrence avec les compagnies aériennes et les compagnies d'autobus qui ont un personnel plus réduit.»

Et le mémoire traite des avions plus spacieux, des autobus plus modernes et de leur concurrence.

Y a-t-il du vrai dans tout cela?

M. MURDOCH: Je reconnais que la question des traitements a pu avoir une certaine influence sur la situation, mais non pas la concurrence avec les compagnies aériennes ou les compagnies d'autobus. Par exemple, les autobus voyagent sur des routes payées par le peuple et les avions atterrissent sur des pistes payées par le peuple canadien. Donc, ce n'est pas un très bon argument, car les traitements augmentent aussi dans les compagnies aériennes et dans les compagnies d'autobus.

M. BELL (*Saint John-Albert*): On dit que le peuple canadien utilise des autoroutes, comme le CPR. C'est ce qui rend la concurrence encore plus difficile.

M. MURDOCH: On a abandonné le «Dominion» et, éventuellement, on va aussi abandonner le «Canadian» et obtenir le droit d'atterrir à Calgary et le peuple canadien va payer pour cela.

M. REID: Est-ce que le peuple canadien ne paie pas actuellement, dans une certaine mesure, pour le service de voyageurs des compagnies de chemin de fer, M. Murdoch?

Le PRÉSIDENT: Le CPR et le CNR reçoivent des subsides pour maintenir leur service de voyageurs.

M. MURDOCH: Ils ont reçu un premier subside lorsqu'on leur a accordé une première subvention de $25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terrain.

Le PRÉSIDENT: On leur verse actuellement un subside. En 1961, en 1962 et encore cette année, le gouvernement fédéral verse un subside au CPR pour qu'il maintienne son service de voyageurs.

M. BODIE: Monsieur le président, je ne sais si nous pouvons répondre à cette question, car nous ne travaillons pas pour une compagnie de chemin de fer et je pense que les seules personnes qui peuvent résoudre ce problème, ce sont les employés des chemins de fer, qui représentent le CPR et les syndicats en cause. Je connais un peu la situation dans l'ensemble du Canada, et je pense qu'il est raisonnable de dire que si le coût du service du CPR monte, le prix de la main-d'œuvre du CPR est aussi à la hausse. Il diffère en général de celui de l'industrie canadienne, selon le Conseil économique du Canada. Vous parliez des produits pharmaceutiques qui constituent un service, et qui reçoivent des subventions. Pour ce qui est des produits fabriqués, le prix de la main-d'œuvre baisse depuis quelque temps. Aux États-Unis et au Canada, il est actuellement directement proportionnel à celui de 1960 et il a ainsi baissé jusqu'en 1965, et d'autre part, les profits des industries canadiennes ont généralement été directement proportionnels. En général, le prix de la main-d'œuvre n'a à peu près rien à voir avec la situation, c'est mon opinion.

M. BELL (*Saint John-Albert*): Puis-je ajouter que, quant au dossier, je ne crois pas qu'il existe, à l'heure actuelle, une subvention directe accordée sous forme de subsides au CPR.

Le PRÉSIDENT: On verse actuellement un subside.

M. BELL (*Saint John-Albert*): Peut-être aux autres services, mais certainement pas au service des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: D'après moi, ce subside fait partie de toute l'exploitation du chemin de fer.

M. BELL (*Saint John-Albert*): Il existe un subside pour leur service de voyageurs, à la lumière de leur déficit.

M. CARON: Lorsque vous parlez du CPR, vous parlez des augmentations de salaire. Est-ce que c'est la même chose pour le CNR?

M. BODIE: J'hésite à répondre, parce que nous ne travaillons pas pour une compagnie de chemin de fer, et je pense que les gens qui appartiennent au syndicat seraient mieux placés que nous pour répondre.

M. O'KEEFE: Je crois que le témoin a mentionné deux prix. L'un de $6.70 et l'autre de $19.70; est-ce que les deux trains offrent le même confort et sont aussi rapides?

M. MURDOCH: Je n'ai pas voyagé sur les deux réseaux à peu près au même temps. Je crois que le CN y met plus de temps parce qu'il s'arrête dans les petits centres alors que le CP se limite aux grands centres.

M. O'KEEFE: Je pose cette question parce que je veux savoir si le *Dominion* se distingue des autres.

M. ANDRAS: Une question supplémentaire, M. le président. L'un d'entre eux accorde-t-il un ou des repas alors que l'autre ne le fait pas?

M. MURDOCH: Non, ni l'un ni l'autre ne servent de repas.

Le PRÉSIDENT: Au sujet du rapport de la commission royale MacPherson, j'ai une question à poser. Le rapport déclare:

> Considéré comme entité, le service de voyageurs n'est pas rentable dans l'exploitation ferroviaire. On accuse les chemins de fer d'avoir déserté les collectivités par la suppression des services de passagers, alors que d'un point de vue objectif on se rend compte que les passagers ont déserté les chemins de fer. Il est facile d'en établir les motifs.

Avez-vous des observations à formuler quant à une telle déclaration de la commission royale sur les transports?

M. BODIE: Serions-nous favorisés que je me rallierais aux vues de la commission MacPherson.

• (10.50 a.m.)

Le PRÉSIDENT: Il y a plus. Une conclusion, entre autres, se dégage de votre mémoire. Vous demandez que reprenne aussitôt que possible le service du *Dominion*. Supposons toutefois que ce service ne reprenne pas. Quelle autre solution apporteriez-vous au problème des passagers? Le Comité se doit de colliger des faits, mais sa mission consiste aussi à obtenir de ceux qui présentent un mémoire quelles sont les autres solutions qu'ils envisagent. En supposant que le Service du *Dominion* ne reprend pas quelle serait la solution que vous apporteriez au problème du service des passagers?

M. MURDOCH: Si les sociétés d'automobiles se mettaient à fabriquer de meilleurs véhicules, il nous faudrait alors de meilleures routes. Je pense que nous ne pourrons pas empêcher les gens de voyager. Et la politique du gouvernement vise à encourager l'entrée au pays de nombreux immigrants. Comment alors pourront-ils se rendre dans l'Ouest? Il faudra donc un plus grand nombre d'avions, d'aéroports, d'autos et d'autobus.

Le PRÉSIDENT: Je veux m'en tenir toutefois aux passagers du service ferroviaire. Avez-vous songé à d'autres solutions que celle de reprendre le service du *Dominion*?

M. BODIE: Lorsque la décision de la Commission des transports a été connue, je me suis rendu compte que les vœux exprimés par les villes concernées étaient fort à propos. Je veux parler de Calgary, Medicine Hat, Regina, Winnipeg et, sans doute, Fort William et Port Arthur. On a prétendu alors que les villes et les provinces concernées pourraient peut-être s'unir et établir en quelque sorte un service ferroviaire entre elles. Je crois qu'une telle proposition renferme une réelle valeur. Quant aux modalités d'une telle entreprise, elles pourraient à elles seules faire l'objet d'une enquête; en conséquence, je me limite à prétendre que la proposition est méritoire et devrait être étudiée.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): La faute retombe sur moi, M. le président. Assis au côté de M. Boulanger, dont je connais l'intelligence et l'intérêt qu'il porte à l'Expo, j'ai cru qu'il aurait pu nous renseigner quant à ce qui se passe dans l'Ouest à cet égard.

Le PRÉSIDENT: MM. Bodie et Murdoch, je veux vous remercier au nom du Comité d'avoir présenté un mémoire qui nous aidera dans notre tâche. Si nous avons approfondi certains aspects du mémoire, je le répète, c'est que cette semaine nous nous consacrons à des visites pour permettre à ceux qui sont incapables de se rendre à Ottawa de venir nous exposer leurs vues et nous présenter des mémoires dans leur propre collectivité. De plus, nous nous rendons compte sur place des conditions qui existent et nous pouvons, en parlant à la population de l'Ouest canadien, apprendre à mieux connaître l'état de la question. Toutes les questions qu'on a pu vous poser serviront à une seule fin: rechercher des solutions nouvelles pouvant nous aider à prendre une décision. Au nom du Comité, je vous remercie d'être venus.

M. MURDOCH: Puis-je poser une question?

Le PRÉSIDENT: Oui, M. Murdoch.

M. MURDOCH: Pourquoi le Comité a-t-il pris l'avion pour venir dans l'Ouest et se rendre ensuite dans l'Est au lieu de procéder inversement?

Le PRÉSIDENT: Je réponds à votre question avec plaisir. C'est en définitive une question de temps, M. Murdoch. Nous étions d'avis que nous éloigner durant 10 jours de la vie parlementaire, tenant compte du fait que le Comité siège depuis février, c'était demander beaucoup de notre temps. Nous avons en conséquence résolu de prendre l'avion pour Vancouver et nous diriger ensuite vers l'Est. Nous n'avons pas pu visiter toutes les collectivités ou les municipalités que nous aurions voulu et, en conséquence, nous avons manqué des raccordements. En raison de circonstances malheureuses, nous ne pouvions nous éloigner de la Chambre des communes durant trois semaines. C'est pourquoi nous avons cru que durant dix jours, nous pourrions recevoir un bon nombre de mémoires sérieux dans Medicine Hat, Brandon, Winnipeg et Port Arthur. Le temps entrait en ligne de compte. Mais je vous avoue que l'accueil qu'on nous fait et les mémoires qu'on présente nous sont d'un précieux encouragement. J'ajoute qu'à compter de Calgary, nous devons recevoir six ou sept mémoires dans chacune des municipalités de sorte que nous ne manquerons pas de renseignements. Merci.

La ville de Calgary vient ensuite, représentée par l'échevin Davis et Me Smith, conseiller juridique. Voulez-vous vous avancer, messieurs? Qu'on me permettre de vous présenter les représentants de Calgary, M. l'échevin J. E. Davis, qui présentera le mémoire, et Me J. R. Smith, conseiller juridique. L'échevin Davis.

Me SMITH: Puis-je tout simplement préciser qu'à titre de conseiller juridique de la ville de Calgary, il me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue dans cette vallée du grand ciel bleu et des chauds vents chinooks. La ville ne présente pas actuellement de mémoire écrit. M. Davis exposera le point de vue de la ville, et naturellement, il sera à votre disposition pour l'interrogatoire. Merci monsieur le président.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, pourrions-nous obtenir une copie du mémoire?

Le PRÉSIDENT: C'est une présentation orale, monsieur Southam.

M. DAVIS: Je dois m'excuser d'être en retard ce matin. Je ne suis pas aussi en retard que le *Dominion*, comme certains prétendent l'affirmer; mais on a commencé ce matin à briser le pavé de la rue qui mène ici, ce qui explique mon retard.

J'ajoute aussi que je présente le mémoire avec plaisir. Le maire n'a pas négligé l'importance de votre Comité, même s'il est encore à Rome et contemple l'état des ruines qu'a causées la perte des Jeux olympiques. Nous n'avons pas voulu vous présenter un mémoire écrit puisque, ayant présenté une pétition au gouverneur général en conseil, nous nous demandions s'il convenait de comparaître devant vous. Mais au cours des jours derniers, nous avons reçu une lettre de l'honorable Pickersgill nous assurant que nous pouvions comparaître sans crainte de manquer aux convenances. Je ne doute pas que votre sténographe pourra plus facilement transcrire les mots que j'aurais pu moi-même coucher sur le papier.

Nous croyons importante la position de Calgary vis-à-vis le problème ferroviaire, surtout en raison de notre position géographique. Nous ne nous prétendons pas de taille à mettre en doute les calculs de la Commission des transports du Canada, qui d'ailleurs ne doivent pas faire l'objet de notre connaissance, parce qu'on en ignore la portée. Mais nous croyons toutefois que la «suppression» du *Dominion* ne doit pas se fonder simplement sur des données économiques qui s'y rapporte exclusivement. Nous croyons que dans une telle décision doivent entrer en ligne de compte l'histoire du développement des chemins de fer, l'attribution de biens-fonds et de concessions. La loi, vous vous en souvenez, stipule que le mot d'ordre du chemin de fer sera l'exploitation efficace et perpétuelle du service. Naturellement, d'un point de vue national, nous ne pouvons nous opposer à l'ordonnance particulière qu'a émise la Commission. Toutefois si la Commission jouit de la prérogative d'analyser tous les aspects du bien commun et de l'équité pour arriver à ses conclusions, alors nous pouvons, monsieur le président en toute déférence, nous opposer à la décision de supprimer le *Dominion*. Il n'entre peut-être pas dans les attributions du Comité de traiter de problèmes accessoires comme celui que j'ai soulevé. Alors j'aurais manqué au règlement.

La Commission, à notre avis, aurait dû tenir compte d'autres facteurs économiques en arrivant à ses conclusions et ne pas se limiter aux seules considérations afférentes au «Dominion». Il ne nous appartient pas de démontrer si l'exploitation était ou non rentable.

En 1881, c'est la date qu'on nous a procurée, le Canadien Pacifique a reçu des subventions et des allocations importantes de terrains qui, dans l'Ouest, ont pris des proportions géantes. Nous convenons qu'évalués en argent, ces terrains alors ne valaient peut-être pas beaucoup. Toutefois, dans l'optique moderne, à cause des mines, des minéraux, de la houille et des autres biens-fonds, nous croyons que ces propriétés valaient beaucoup, même alors. En faire l'évaluation aujourd'hui, nous trouverions que ces concessions valaient beaucoup au CP sans quoi les hommes d'affaires qui le dirigent n'auraient pas conclu des ententes

aussi lucratives. Aucun dessein altruiste ne les inspirait, la valeur des terrains les encourageant. Ici dans Calgary, la compagnie eut même la distinction d'acquérir quelques sections. Devenue propriétaire de sections réparties entre divers secteurs de la ville qui, vous le savez, est assez grande, la compagnie, grâce à des terres reçues de la Couronne, a exploité une société immobilière à son profit.

Un développement en effet se trouve dans l'un de nos lotissements les mieux connus: celui de Mont Royal. Nous ne savons guère qui tient les livres du Canadien Pacifique, mais nous croyons que cette société a fait de précieux profits en vendant les terrains de Mont Royal

Nous reconnaissons toutefois qu'une saine administration, dont la compagnie depuis toujours s'enorgueillit, a beaucoup fait pour rendre cette société plusieurs fois milliardaire. Nous ne nous opposons pas à ce qu'il en soit ainsi. Nous nous opposons toutefois au fait que les habitants de ces terrains, alors des territoires, n'ont rien eu à dire dans les ententes quant à la valeur des terrains ou leur destination éventuelle. Nous voulons parler de la loi de 1881 qui affranchissait ces terres de tout impôt en perpétuité. Je ne vous donnerai pas lecture de la loi car je sais que vous en entendrez parler assez, du moins au cours de l'année. Mais la loi établissait des mesures discriminatoires envers les provinces actuelles de l'Alberta, de la Saskatchewan et d'une partie du Manitoba. Ironie du sort, c'est Calgary qui a été la plus frappée. La loi créant l'Alberta en province a décrété un dégrèvement total d'impôts. Au point où la Cour Suprême du Canada a convenu que la compagnie était même exempte de taxes d'affaires, imaginez-vous.

En 1881, le Canada était fort peu peuplé. Aujourd'hui Calgary compte environ 330,000 habitants et la propriété lucrative dont je parle traverse le cœur de la ville. Vous seriez peut-être disposés de profiter aujourd'hui de notre belle température, d'ailleurs fort célèbre, pour faire une promenade le long de cette voie ferrée libre de tout impôt et constater vous-mêmes l'état de notre situation. En toute objectivité, nous pourrions peut-être monter en épingle un tel aspect intéressant de notre démocratie. Au temps où fut signée l'entente concernant l'hôtel Palliser, on comptait 7,500 bourgeois de Calgary jouissant du droit de se prononcer sur la valeur de l'entente. Le vote a été de 58 à 0 en faveur. L'entente dont il est question aurait-elle prévu des taxes ordinaires que Calgary aurait reçu 4 millions, plus ou moins, en taxes depuis 1911, au regard de $750,000 qu'on a versés. Le terrain faisant l'objet du droit de passage, large d'environ 400 pieds et long de quelque 10,000 pieds, a rapporté l'an dernier à la ville $150,000. La compagnie aurait-elle été imposée normalement que nous aurions perçu $530,000, une différence de $380,000 à l'égard de 1965 seulement.

De plus, si le Canadien-Pacifique avait été contraint à acquitter les taxes ordinaires, il aurait eu intérêt à exploiter le développement de ces terrains. Car libre de taxe, vous le savez, un terrain acquiert une bonne valeur. Alors pourquoi s'empresser de le développer? Voilà où nous en sommes aujourd'hui. Et je vous réitère mon invitation de visiter les lieux. Vous pourrez vous rendre compte de la vérité de mes observations. Nous croyons que le Canadien-

Pacifique, au moment de l'attribution des avantages qu'on lui a accordés, avait en vue d'autres considérations.

Nous avons la ferme conviction que lorsque la loi stipule qu'il s'agit de l'exploitation perpétuelle et efficace d'un chemin de fer, elle renfermait beaucoup plus que le «Dominion» et les autres trains que nous avons perdus depuis quelques années. On pourrait peut-têre motiver la suppression du «Dominion» si le chemin de fer était en difficultés financières. Mais tous nous savons qu'il n'en est pas ainsi. Nous croyons que le cas du «Dominion» devrait s'envisager en fonction de tout le réseau, même s'il devait apporter une ombre légère au tableau. Nous ne proposons pas toutefois que les propriétés redeviennent la propriété du gouvernement du Canada. Nous sommes tout simplement d'avis que la suppression d'un tel train ne devrait pas être dictée par la seule considération d'un profit ou d'une perte. Cette suppression affecte naturellement la ville de Calgary.

Certains d'entre vous auraient-ils pris connaissance de notre mémoire présenté à l'intention des Jeux Olympiques qu'ils auraient constaté notre prétention à la jouissance d'un système de transport équilibré dans Calgary et Banff. Par cette expression, on veut dire exactement ce que chaque mot signifie. Transport équilibré, c'est signifier transport aérien pour ceux qui le veulent ou transport routier, également pour ceux qui préfèrent ce mode de déplacement. A retenir toutefois, qu'à moins d'être aventurier, on ne traverse pas le Canada en automobile, surtout si l'on est Européen ou Asiatique parce que rares sont ceux qui louent une automobile à Halifax pour traverser le Canada. On se prévaut ordinairement d'un autre mode de transport. Le transport, à notre avis, a son effet sur notre rodéo annuel. De plus, un transport équilibré sert notre intérêt. Sur 26,000 milles carrés de parcs nationaux au Canada, nous en comptons 21,000 milles, actif évident qui encourage les déplacements de ceux qui veulent dépenser pour s'y rendre.

Nous prétendons en conséquence que le «Dominion» participe de cet actif, sans prétendre que ce train soit le seul actif que nous ayons. Au lieu de diminuer notre transport, nous devrions l'améliorer. Je suis assuré que vous connaissez, ce que d'autres d'ailleurs ont souligné ce matin dans les mémoires qu'on vous a présentés, la difficulté que nous avons d'obtenir une réservation à bord du «Canadian», le seul train qui nous reste. Renseignez-vous auprès d'un agent de voyages et il ne pourra pas vous confirmer une réservation dans un avenir immédiat. Pourtant le voyageur, par nature, se décide à la dernière minute et s'il ne peut obtenir la réservation qu'il lui faut, il se rend ailleurs.

Au point de vue tourisme, nous faisons concurrence au monde entier. L'été ne nous inquiète pas. Et d'ailleurs, le «Dominion» était devenu un train d'été. Même s'il fait très beau actuellement, nous nous préoccupons du tourisme de l'hiver dans un pays comme le nôtre. Nous croyons donc qu'il nous faut un bon système de transport en hiver. Venons-en au fait; l'hiver on voyage beaucoup mieux en train et l'on a l'occasion d'admirer les beautés du paysage, que l'on vienne ou non de l'Ouest ou inversement. Banff et d'autres endroits ont leurs attraits, mais pour les exploiter à profit il nous faut un bon système de transport.

La ville de Calgary se prête aux congrès, vous le savez. Nous avons des hôtels de première classe. Mais encore ici, en raison de la géographie, nous sommes loins des grands centres populeux du pays, il nous faut absolument de bons moyens de transport. De fait, il y a à peine quelques jours, nous avons accueilli l'hon. R. Winters, l'orateur invité lors du 75e anniversaire de la fondation de la Chambre de commerce. A cette occasion, il a donné à entendre qu'il entrevoyait qu'un jour Calgary pourrait devenir un grand centre aérien. Il ne devait pas, évidemment, vous damer le pion et parler de transport ferroviaire. Mais il a convenu que le transport était lié à l'avenir de Calgary. Nous le croyons et nous pourrions vous citer *ad infinitum* des statistiques à ce sujet. Edmonton, par exemple, notre ville-soeur du nord dont nous hésitons de mentionner le nom, est desservie par trois trains du National-Canadien en hiver me dit-on et par quatre en été. Sa situation est particulière puisqu'elle sert comme centre de ravitaillement pour le nord. En conséquence, nous semble-t-il, les chemins de fer sont plus importants à Calgary qu'à Edmonton. Toutefois, nous sommes en face d'un illogisme qui accorde à Edmonton quatre trains en été et trois en hiver, alors que nous n'en avons qu'un et ignorons pour combien de temps encore il restera en service.

Nous ne pouvons vous procurer de renseignements quant à l'affluence quotidienne des passagers. De tels chiffres ne nous sont pas disponibles. Je suis assuré que si on allait téléphoner à la gare locale et tenter d'obtenir des chiffres quant à cette affluence, on nous dirait de téléphoner à Montréal. Et si la loi de Parkinson devait suivre son cours, Montréal nous dirait probablement de nous adresser ailleurs. Nous ne pouvons obtenir ce chiffre, mais nous savons toutefois que les agents de voyages ne peuvent retenir de places faute de l'encombrement. Avant de terminer, monsieur le président, je veux réitérer notre position que la prospérité du Pacifique-Canadien ne devrait se déterminer que dans la mesure où son exploitation sera unifiée et non établie en fonction d'une unité seulement comme celle du *Dominion*. S'il faut d'une façon rationnelle envisager la situation du Pacifique-Canadien alors vous devez tenir compte de l'exploitation toute entière, sans quoi je ne me suis pas conformé à vos attributions. Je vous remercie Messieurs de l'occasion que vous m'avez donnée d'exposer la position de la ville de Calgary.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur l'échevin Davis. J'ajoute que nous sommes heureux d'être à Calgary, avantage que nous apprécions puisque nous avons déploré l'absence de ses représentants à Ottawa. C'est la raison de notre visite. Avez-vous quelques observations à formuler, M. Smith, après la présentation du mémoire de M. Davis?

M. SMITH: Rien du tout, monsieur le président.

M. ANDRAS: Monsieur le président, messieurs, plusieurs des questions que je voulais poser ont été répondues au cours des mémoires qu'on a présentés puisqu'elles portaient sur les concessions prévues à l'entente de 1881. Dans le dessein de clarifier la situation, je pourrais peut-être poser quelques questions au sujet de l'entente visant l'hôtel Palliser, par exemple. Est-ce là la seule entente intervenue entre la ville de Calgary, en plus des autres concessions qu'a

faites le gouvernement fédéral, depuis 1881? La ville a-t-elle conclu d'autres ententes qui auraient pu améliorer la position du chemin de fer?

M. DAVIS: En 1881, la ville de Calgary n'a passé aucune entente. C'est en 1911 qu'elle a conclu certains accords, dont celui de l'hôtel Palliser, l'entente Ogden et deux ou trois autres. L'entente Ogden ne se rapporte qu'à un passage à niveau et ne nous cause aucune difficulté. Quant à l'hôtel Palliser, on a invité nos législateurs à régler la situation. Les autres ententes ne sont plus en vigueur depuis longtemps.

Le PRÉSIDENT: Je me permets d'intervenir. Même si dans son mémoire M. Davis a fait allusion à l'entente Palliser et à d'autres accords, nos attributions nous limitent aux ententes de 1880. Toute autre entente intervenue ultérieurement entre Calgary et le Canadien Pacifique ne saurait faire l'objet de notre étude.

M. ANDRAS: Je n'affirmerai pas le contraire, M. le président. Mais en certaines circonstances cette discussion est appropriée puisqu'elle met en jeu une certaine obligation morale, au même point que l'établit l'entente de 1911. Quoiqu'il en soit, j'ai eu la réponse à ma question.

Le PRÉSIDENT: Je répète que toute entente intervenue entre toute municipalité et le Canadien Pacifique après 1881 ne cadre pas avec nos attributions et j'appliquerais une telle règle si je devais le faire.

M. ROCK: Je voudrais savoir en quelle année la ville de Calgary est devenue «corporation» et quelle était alors sa population?

Le PRÉSIDENT: Je ne peux répondre proprement ni à l'une ni à l'autre de vos questions. C'est 1872.

M. ROCK: J'ai posé ces questions, M. le président, afin de savoir jusqu'à quel point le CP a joué un rôle de pionnier dans l'édification de Calgary. C'est tout, monsieur le président.

M. DAVIS: Je crois qu'on ne peut répondre à votre question. Assurément oui. Car je crois qu'aucune collectivité de l'Ouest n'existererait dans l'endroit qu'elle occupe aujourd'hui n'eut été de la participation de l'un ou l'autre chemin de fer à son développement.

M. SALTSMAN: M. le président, je pose ma question à l'échevin Davis. Il a prétendu,—ce point de vue m'a intéressé,—que la perte d'un service ferroviaire comportait un danger pour la ville. Peut-il nous indiquer quelles difficultés ou quelles pertes économiques la ville de Calgary a-t-elle été victime en raison de la suppression du *Dominion*?

M. DAVIS: La réponse d'ordre général est non. Nous savons toutefois que le CP a entrepris une forte campagne pour attirer les voyageurs. Et au cours des derniers dix ans, un grand nombre d'entre eux ont voyagé par train jusque chez nous. Le mémoire présenté à Ottawa en fait état, et souligne la puissante campagne entreprise en vue d'attirer les touristes. Mais en raison d'un service d'autobus qui assurait un raccordement sous forme de boucle quelconque, nous savons que beaucoup de ces voyageurs se sont arrêtés dans la région Calgary-Banff. Je ne saurais, Monsieur, vous dire le nombre exact.

M. SALTSMAN: Je voudrais vous demander quelle idée vous vous faites quant à la rationalisation des services de chemins de fer. On nous a présenté des

témoignages quant au nombre de trains qui assurent le service entre Edmonton et Calgary. Ma question est celle-ci: tous ces trains sont-ils vraiment nécessaires?

M. DAVIS: Je crois que la réponse est facile. La population aime à se déplacer; on m'a appris que la compagnie Greyhound,—sujet sur lequel la ville de Red Deer doit vous éclairer,—a porté à 13 le nombre d'autobus qui font chaque jour le trajet dans les deux sens, certains tant rapides et d'autres d'intérêt local. J'en conclus donc que la demande existe sans quoi cette société privée n'exploiterait pas un tel service à perte dans le seul dessein altruiste d'aider la population. L'affaire est assurément rentable.

M. SALTSMAN: Une dernière petite question. En parlant de la supression du «Dominion», vous avez ajouté un autre train. Voulez-vous vous expliquer là-dessus, s'il vous plaît?

M. DAVIS: Je m'en reporte de nouveau aux témoignages présentés à Ottawa au sujet des trains ordinaires de jour. En définitive, le transport doit être équilibré. Le transport aérien se relie à d'autres modes de transport. Les autos de location font partie de ces modes. Et les trains sont reconnus comme forme moderne de transport. Nous avons mentionné toutes ces choses à Ottawa ainsi que l'efficacité de leur rendement, dont le service quotidien de trains ordinaires entre Edmonton et Calgary. J'oublie qui a soulevé la question à Ottawa, mais je crois que c'est M. Horner (*Acadia*). C'est à ceux-là que nous faisons allusion.

• (11.20 a.m.)

M. OLSON: M. l'échevin Davis, je veux me reporter à l'une de vos déclarations, ne sachant trop si elle émane de vous ou si vous rapportiez les paroles de votre agent de voyages de Calgary. Ce n'est qu'avec difficulté dites-vous que s'obtient la réservation d'un siège de wagon. Est-ce difficile ou impossible d'obtenir une réservation pour se rendre dans l'Est par train, aujourd'hui, le 9 mai?

M. DAVIS: La seule façon de le savoir, c'est par téléphone. A l'heure actuelle, vous n'avez pas le choix du jour. A titre de députés, vous voyagez beaucoup et vous savez quelle importance comporte une journée définie. Vous ne pouvez pas vous rendre jeudi dans votre circonscription si vous devez régler un problème aujourd'hui. On ne vous laisse pas le choix de la journée. On nous dit que les réservations sont très nombreuses en été et que l'on s'abstient d'en accepter à l'heure actuelle. Et la distance à parcourir entre aussi en ligne de compte. Les réponses données riment à la même chose: les difficultés se multiplient et l'on ne peut vous garantir un siège avant six semaines.

M. OLSON: Au regard de l'an dernier, les réservations sont-elles plus nombreuses par rapport à 1964?

M. DAVIS: Je n'ai aucun moyen de le déterminer. Je ne veux pas ignorer votre question et j'y réponds en disant que je le crois. Les gens songent plus à voyager. Je répète que la compagnie Greyhound fait de précieux progrès dans le domaine du tourisme. Les statistiques que nous avons préparées à l'intention des Jeux olympiques,—celles du Bureau fédéral de la Statistique ne sont pas trop disponibles en ce domaine,—démontrent que la population voyage plus et dépense plus. Nous croyons que si le transport était disponible quant à la qualité, la réponse à votre question ne serait pas un simple oui, mais elle serait tout à fait affirmative.

M. OLSON: Que pensez-vous de l'intérêt suscité par Calgary à l'égard de l'Expo 67 et des voyages projetés à l'occasion du centenaire en général? Vous attendez-vous en 1967 à une augmentation significative des demandes de visite pour l'été ou pour l'année entière?

M. DAVIS: Je crois pouvoir répondre oui à cette question. Pour ma part, je sais que j'irai à l'Expo, probablement par avion. Je suis sûr que les autres, s'ils en ont la possibilité, et toutes choses étant égales à cette époque, voudront sans doute presque tous aller à l'Expo. L'Ouest, tant qu'il est, n'a pas rompu avec le Québec et nous sentons toujours, je crois, qu'il s'agit vraiment d'une manifestation canadienne.

M. OLSON: Croyez-vous que les visiteurs d'outre-mer qui viendront visiter l'Expo voudront aussi aller à Calgary?

M. DAVIS: Je n'en doute pas. Les masses de touristes européens qui arrivent actuellement au Canada préfèrent, dans une proportion considérable, voyager en chemin de fer. Dans cette partie du monde, la longueur des distances nous incline maintenant davantage à voyager par avion à cause du facteur temps. Mais en Europe, même actuellement, les jeunes aussi bien que les vieux préfèrent voyager en chemin de fer. Après avoir débarqué ou atterri, ils ont tendance à préférer visiter le Canada en chemin de fer, car ils peuvent ainsi mieux voir le Canada. Après tout, que peut-on voir du haut des airs? Il en est de même pour nous quand nous allons en Europe. Je ne crois pas que vous veuilliez voir l'Europe en avion. Vous préfèrez en général l'autobus ou le chemin de fer. Ainsi, la perte de ce train signifie pour eux la perte d'un moyen commode de visiter le Canada. Je crois qu'elle a aussi pour conséquence une perte financière importante, au moins pendant l'été. Mais nous avons l'impression que Calgary éprouve une perte encore plus importante durant l'hiver car nous dépensons une somme considérable en tourisme d'hiver. Or, ce type particulier de touriste dispose d'un peu plus de temps et a tendance à voyager d'une manière plus conformiste. Il n'emporte pas sa tente comme le touriste d'été. C'est pourquoi, nous pensons que sa perte nous sera préjudiciable.

M. PASCOE: Monsieur le président, pour reprendre votre idée ou votre déclaration suivant laquelle nous n'avons pas entendu parler des représentants de Calgary à Ottawa—ce que l'échevin Davis a très bien expliqué, en disant qu'il n'était pas sûr de la situation concernant l'appel—j'ai ici le septième rapport de notre comité daté du jeudi 24 mars; or, il est dit dans l'exposé:

> Nous représentons les autorités municipales des villes situées sur le parcours principal du Pacifique Canadien de Calgary à Winnipeg.

Et il est dit à la fin,

> Et dont l'ensemble est respectueusement soumis au nom des huit villes entre Winnipeg et Calgary

J'en déduis que vous étiez d'accord avec l'exposé qu'on nous a soumis?

M. DAVIS: Oui.

M. PASCOE: Je lis également:

> Nous croyons que des moyens de transport suffisants ne sont pas seulement un des charmes d'une société urbaine en expansion, mais constituent également la plus essentielle nécessité pour la survivance économique de nos villes.

Êtes-vous d'accord avec ces lignes?

M. DAVIS: Non monsieur. Comme je l'ai fait remarquer dans notre exposé, chaque ville doit résoudre un problème assez différent. Nous pensons que nous perdrons énormément avec la suppression des transports de première classe. Ce ne sera cependant pas la fin du monde. En temps utile, Calgary, comme les autres villes, mettra plus d'ardeur pour acquérir un autre système de transport.

M. PASCOE: J'ai deux autres questions à poser. Peut-être serez-vous d'accord avec cette première déclaration:

> Il est nécessaire d'examiner immédiatement tous les aspects des transports ainsi que la politique nationale à cet égard.

Êtes-vous d'accord avec cette idée?

M. DAVIS: Oui, monsieur, nous sommes d'accord.

M. PASCOE: Et êtes-vous d'accord avec cette déclaration de l'exposé, suivant laquelle «Un seul conseil d'administration devrait régir le domaine des transports tout entier»?

M. DAVIS: Nous pensons qu'il s'agit là d'un des éléments positifs du programme législatif qui sera présenté à Ottawa cette année. Pour parler franchement, cette affaire de transport est devenue en soi un sujet unique. Comme je l'ai déclaré tout à l'heure, le problème des transports est aujourd'hui formé d'éléments qui se font équilibre. Il ne s'agit pas de voyager en train, en automobile ou en voiture à chevaux. Ces facteurs font partie du même ensemble et le seul moyen de les associer est d'avoir un conseil d'administration qui considère toutes les formes de transport comme relevant du même impératif. Il est évident que le rail participe de l'aviation et que l'aviation participe de la navigation. Il est également évident que l'automobile est leur ancêtre à tous deux. A notre avis, le seul moyen de rattacher ces questions est de les soumettre à un conseil d'administration bien informé et capable de comprendre que l'équilibre des transports est une nécessité de première importance. Je crois, comme l'honorable M. Winters l'a fait remarquer en parlant de Calgary, que les transports sont notre avenir.

M. PASCOE: Je vous remercie, monsieur le Président, ces détails répondent à mes questions.

M. CARTER: Monsieur Davis, vous avez parlé de l'importance que présentent, pour Calgary, les congrès et les touristes. Avez-vous des statistiques ou pouvez-vous donner une opinion sur la question de savoir si les congrès et les touristes sont moins nombreux depuis la suppression du *Dominion*, ou bien si leur nombre est constant ou peut-être en augmentation depuis qu'ils utilisent d'autres formes de transport?

M. DAVIS: Vous savez, monsieur Carter, que je suis ingénieur. Or, notre problème est de savoir ce que représentent les chiffres. Le graphique de notre tourisme est assez raide. Aurait-il été plus raide encore si nous avions eu des transports plus flexibles et plus souples? Nous l'ignorons. Nous croyons que notre augmentation aurait été plus prononcée que celle que nous espérons. D'autre part, je ne puis répondre directement à la question de savoir si nous avons perdu des congés à cause de la perte du *Dominion*.

Le PRÉSIDENT: Au sujet des congrès, monsieur, d'où viennent principalement leurs membres? S'agit-il de congrès nationaux ou intéressent-ils l'ouest seulement? Où prennent-ils naissance?

M. DAVIS: Nous avons maintenant un groupe assez important de congressistes, et, bien sûr, le nombre habituel des congrès locaux—comme la loi de Parkinson, tout le monde a maintenant un congrès. Actuellement, nous sommes en train d'attirer les congrès nationaux. Il se trouve en outre que nous attendons deux congrès internationaux pour les années à venir. Nous espérons d'ailleurs accroître ce nombre. Le type de congrès international que nous rechercherons est celui du congrès international du pétrole, c'est-à-dire un type fondamental qui suppose un accord d'achat et de vente. Si vous attirez les membres d'un congrès international, ces personnes, qu'elles viennent d'Europe ou d'Asie, feront valoir, à bien meilleur marché, dans leur pays d'origine, les avantages et les ressources productives du Canada. Ces personnes constituent notre effectif de vente, et ce n'est pas un effectif auquel on a besoin de fournir des subsides. Je n'aime pas le mot «subsides». Ces personnes vendront pour nous. Voilà le type de congrès international auquel nous aimons à nous référer.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, Alderman Davis.

M. HYMMEN: Alderman Davis, j'aimerais vous poser une question. Par suite de la suppression du *Dominion* et des problèmes de réservation y a-t-il des gens de Calgary qui réservent leurs places dans les trains du Pacifique-Canadien aux lieux les plus proches et cette situation est-elle plus satisfaisante?

M. DAVIS: Je crois qu'on peut répondre par la négative. Je connais certaines personnes, dont ma mère, qui préfèrent voyager en train et qui se rendront à Edmonton pour le prendre. Mais ce sont là, je crois, des cas presque exceptionnels. Je ne crois pas que beaucoup de gens veuillent partir de Lethbridge, par exemple, pour atteindre l'organisation confuse de la ligne de jour qui ne conduit nulle part, comme le fera remarquer l'alderman de Red Deer, et cela, pour rejoindre une compagnie nationale. Ces correspondances ne sont pas bonnes, les distances sont certainement fatigantes et je ne crois pas que l'existence de trois CN en hiver et de quatre en été nous relève particulièrement.

• (11.30 a.m.)

M. BYRNE: Alderman Davis, je voudrais vous poser une question au sujet de la recommandation de la Fédération du travail de l'Alberta. La ville de Calgary accepterait-elle la proposition d'une nouvelle commission des transports essentiellement formée de députés et de citoyens. Serait-ce une manière efficace d'administrer les transports dans notre pays?

M. DAVIS: La réponse dépendrait évidemment de leurs qualités personnelles et de leurs connaissances. J'ai un très grand respect pour les membres de la Commission des Transports. Durant mes seize années de vie professionnelle, j'ai souvent eu affaire à eux et j'ai beaucoup de respect pour leur compétence.

M. BYRNE: Je ne crois pas avoir tiré cette conclusion, Alderman Davis.

M. DAVIS: Il ne me semble pas avoir laissé entendre dans notre exposé que je n'ai pas tout le respect dû à leur compétence, et je tiens à ce qu'il n'y ait aucun malentendu sur ce point. Mais d'autre part, je crois que la loi ne leur permet pas d'administrer avec la souplesse nécessaire un réseau de transport équilibré. Je ne crois pas non plus qu'il nous faille employer ce groupe de volontaires choisis au hasard à cet effet, pour diriger un réseau de transport. Cela ne veut pas dire que j'ai quelque chose contre les députés: de même, je suis sûr que vous n'avez rien contre les aldermen. Pour parler franchement, vous avez des fonctions bien définies et je ne crois pas que vous soyez des

experts dans le domaine des transports. Je sais que moi, je n'en suis pas un. Je n'ai rien non plus, contre la Fédération du travail. Ils forment un corps avisé, mais encore une fois, je ne crois pas qu'ils soient en mesure de faire face aux nécessités du réseau de transports dans l'un des plus grands pays du monde. A mon sens, vous avez besoin d'experts dans ce domaine, et si vous employez des profanes pour éveiller à cet égard le sentiment du «qu'en dira-t-on» alors, trouver un pendum mais je vous en prie, ne lui confiez pas la direction du réseau.

M. BYRNE: Une autre question, Monsieur Davis: Vous avez, certes, donné une interprétation très large des problèmes de transport au Canada, et je crois que vos analogies sont très, très correctes. Vous avez dit que le problème des transports consiste à les adapter aux nécessités. Diriez-vous, avec Monsieur Murdoch, de la Fédération du travail de l'Alberta, que les deux autres formes de transport—l'autobus d'une part, l'automobile ou le chemin de fer d'autre part, reçoivent des subsides importants des contribuables?

M. DAVIS: Je n'en doute nullement. Vous savez que les compagnies aériennes payent une taxe d'atterrissage et de décollage. Elles payent également pour l'espace qu'occupent leurs services à l'aéroport. On considère cependant qu'elles ne paient pas ce qu'elles devraient payer. La ville de Calgary est propriétaire de son aéroport, au moins jusqu'à ce que nous trouvions un acheteur. Nous en sommes propriétaires et nous savons que nos bénéfices ne sont pas des bénéfices au sens habituel du mot. Nous ne comptons pas les frais de dépréciation par exemple. Ainsi, nos bénéfices n'existent que sur le papier. Les compagnies aériennes ne paient pas leurs tarifs. Nous savons que les compagnies d'autobus ne les paient pas non plus, car elles paient des frais d'usage. Quand elles utilisent la route, elles paient une patente mais non, bien sûr, dans le cas contraire. De toute manière néanmoins, cette route, il faut la construire et il est hors de doute que ce sont, pour ainsi dire, les deniers publics qui servent à construire le réseau routier, aussi bien la route transcanadienne que les réseaux locaux. Les recettes provenant de l'essence et du pétrole, si vous suivez dans ce domaine les calculs des Américains ne suffisent pas même à financer les compagnies et les lignes couvrant les états, sans parler des compagnies et des lignes locales. A l'égard des chemins de fer, nous affirmons qu'ils reçoivent aussi des subsides; car, nonobstant les remarques du Président, il y a évidemment les 90 millions que vous leur consacrez. Elles reçoivent également des subsides sous la forme d'une exemption d'impôts dans ce que nous appelions les territoires. Cependant, des quatre formes de transport, les chemins de fer ont probablement payé la plus importante part de leurs frais.

M. BYRNE: Vous avez dit que vous n'êtes ni économiste ni spécialiste des chemins de fer. Seriez-vous disposé à admettre au premier aspect, l'affirmation des compagnies de chemin de fer selon laquelle la diminution du nombre des voyageurs se traduira cette année par une perte d'environ $20 millions?

M. DAVIS: J'ai pensé que vous avez parfaitement réussi à les cuisiner, à Ottawa, et je serais probablement d'accord avec ce que vous avez fait. Il y a des domaines où les frais subsisteront, avec ou sans le *Dominion*. Nous pouvons également nous accorder à reconnaître que dans l'ensemble, les analyses effectuées par les économistes et les comptables étaient exactes après le décompte des frais permanents que la perte du *Dominion* ne compensera certainement pas.

M. BYRNE: Croyez-vous que si l'on augmentait le tarif des billets de chemins de fer au point de compenser les frais de service, il serait difficile d'obtenir des réservations sur le *Canadian*?

M. DAVIS: Je ne crois pas qu'il serait difficile d'obtenir des réservations en augmentant le prix des billets, car il y aurait moins de voyageurs. Malheureusement—comme il apparaît avec le transit par exemple—si vous augmentez les prix, les rentrées diminuent et vous réduisez le nombre des voyageurs. Le CN a essayé l'inverse, comme vous savez. Ils ont employé leur système des trois couleurs et baissé leur tarif; ils ont alors obtenu plus de voyageurs et ont peut-être perdu plus d'argent. La situation de notre transit est la même: au niveau local, vous pouvez baisser les prix jusqu'à la gratuité; les autobus n'en seront pas moins remplis. Vous augmentez les prix pour essayer de faire un profit: le nombre des voyageurs baisse en proportion et vous perdez de l'argent. Mais les compensations de frais constituent notre véritable sujet, n'est-ce pas? Or, quels sont les frais et quelles sont les compensations? C'est là qu'apparaît le oui-ja, car pour le moment, notre économie n'est pas assez sophistiquée pour nous permettre de déterminer quelles compensations le *Dominion* rapporte au Canada. Je crois comprendre en partie qu'il appartient justement à votre comité d'essayer de déterminer, d'après vos renseignements s'il faut considérer les $20 millions ou la totalité des compensations fédérales et j'espère que lorsque le jeu sera terminé, vous découvrirez que les allocations surpassent les frais.

M. BYRNE: C'est en partie où je veux en venir, Monsieur Davis. Nous avons admis que toutes les autres formes de transport reçoivent des subsides assez importants. Nous avons un accord datant de 1880 selon lequel il y a certaine chose à faire. Les administrateurs du Pacifique Canadien de l'époque étaient sans aucun doute des hommes d'affaires avisés qui savaient ce qu'ils faisaient. Ne croyez-vous pas, en même temps que si nous voulons établir cet équilibre, nous devons admettre qu'il existe des pertes? Nous acquiesçons à la déclaration du Canadien National selon laquelle sa perte se chiffre entre $35 et $40 millions. Nous admettons alors qu'ils nous faut tenter de subventionner le transport des voyageurs qu'on est en train d'effectuer à perte, si nous voulons traiter équitablement tous nos systèmes de transport.

M. DAVIS: Il me serait facile d'être d'accord avec vous. Malheureusement, je ne le puis pas. Comme l'indique notre exposé, nous ne pensons pas que vous devez vous attacher au «Dominion». Nous croyons que vous devez avoir en vue l'équilibre des revenus de la compagnie de chemins de fer et les obligations considérées en elles-mêmes, que ceux-ci devraient être maintenus avec le service des passagers à mesure que le pays se développe, que leur montant devrait s'accroître et non décroître car ses engagements et ses obligations augmentent et ne diminuent pas. Selon nous, ses investissements rapportent d'importants bénéfices. C'est pourquoi elle doit fournir les services que stipulait la loi originale. D'autre part, je ne crois pas qu'il faille se limiter au «Dominion» et résoudre le problème par une simple subvention. S'il existe d'autres problèmes dont la solution n'entre plus dans les intentions originales de compagnies de chemin de fer, alors vous pouvez considérer pour le bien du pays, l'octroi d'un allocation fédérale ou d'une subvention, mais non pas d'une subvention en tant que telle.

M. BYRNE: Ne conviendrez-vous pas que les compagnies aériennes, par exemple, ne peuvent pas donner leur maximum si nous continuons à exiger que les chemins de fer fonctionnent à perte? Nous ne pouvons pas compter que

le Pacifique Canadien fonctionne à perte et non pas le Canadien National. Les compagnies aériennes donneront-t-elles jamais leur maximum? Nous ne pouvons déterminer exactement dans quelle mesure nous les subventionnons en construisant les pistes d'envol et le reste. Donneront-elles jamais leur maximum, si nous continuons à exiger des compagnies de transport, ou indirectement des contribuables, qu'ils assurent un tarif de transport peu coûteux grâce à des subventions, ce qu'on en est venu à appeler une demande réelle, et l'octroi d'un service non rentable.

M. DAVIS: Monsieur le président, il est très difficile de répondre à cette question. Il me semble que le tarif des diverses formes de transport ne décide pas de leur survivance. Les compagnies aériennes sont entrées dans les affaires au cours des dernières années, et ont demandé un capital important. Leur domaine était unique et n'offrait aucun précédent à l'égard des investissements de capitaux. Il semblait très risqué, et il faut dire que c'est seulement grâce à la deuxième guerre mondiale qu'il a connu le plein essor. Je ne puis croire, cependant, que vous pouvez appliquer le même étalon aux chemins de fer. Je crois qu'en laissant agir le temps—on peut discuter la durée, mais je pencherais pour dix ans—les compagnies seront non seulement en mesure de rapporter d'importants bénéfices, à leurs actionnaires, mais encore de payer pour l'utilisation de la ligne aérienne proprement dite et même du corridor aérien, c'est-à-dire l'utilisation de l'espace aérien à l'échelle nationale. Je crois que si vous leur procurez plus d'heures de loisirs—et c'est à dessein que je dis «vous»—vous permettez aux gens de voyager plus souvent. C'est pourquoi l'aviation civile rapportera davantage avec la formule des 5 à 700 voyageurs et sera capable d'animer une part importante de ses obligations.

Je ne crois pas qu'on puisse comparer les deux domaines bien qu'il s'agisse, dans les deux cas, de transports de première nécessité. Je ne crois pas qu'on puisse les considérer de la même manière.

M. O'KEEFE: Je crois que l'échevin Davis a répondu à une question semblable à celle que j'avais dans l'esprit. Quand vous songez à l'unité que forment les transports, à une unité comprenant divers périmètres, je ne suis pas tout à fait certain que vous ayez proposé une manière de payer pour tout déficit relatif à cette unité, à chaque périmètre.

M. DAVIS: Je ne crois pas que nous soyons en mesure de répondre. J'ai vu les compagnies aériennes concurrentes des États-Unis refuser la correspondance de leurs horaires. Or, malgré mon attachement à la libre entreprise, c'était, à mon sens, le système le plus illogique qu'on ait jamais inventé. Je reviens d'un voyage à Houston où nous avons tenté de convaincre deux grandes compagnies d'associer les horaires des services qu'elles assurent entre les États-Unis et le Canada. Elles ont toutes deux refusé. Il me semble que le Canada ne peut pas se permettre d'adopter cette attitude. Nous devons associer les transports aériens et terrestres à l'exception des transports automobiles qu'il est impossible d'analyser de façon rationnelle—pour les rendre économiquement viables.

M. O'KEEFE: Est-il possible d'introduire dans ce régime une entreprise de transport sans conducteurs?

M. DAVIS: Je ne vois pas comment vous la feriez entrer dans le régime, mais je vous laisse entendre que si elle dispose de conditions favorables, bien sûr, elle pourrait avantager le régime et quand vous la mettez dans la catégorie fiscale de 52 p. 100, vous l'introduisez en fait dans le régime.

M. OLSON: Vos réponses de tout à l'heure me donnent l'impression que vous avez un point de vue quelque peu différent de celui de la Fédération du travail de l'Alberta et d'autres personnes quant à la composition et au but de cette nouvelle commission embrassant tous les genres de transport. Vous avez ensuite exprimé votre avis que je ne désapprouve pas, sur la Commission des transports (actuelle), etc. mais permettez-moi de vous demander si vous croyez ou non que la Commission actuelle des transports est ou devrait être l'organisme directeur ou si elle est l'organisme régulateur en ce qui concerne l'application de la Loi sur les chemins de fer?

• (11.50 a.m.)

M. DAVIS: Monsieur Olson, je mentionnerai d'abord que la Fédération a consacré beaucoup de travail à son mémoire et je m'en voudrais de donner l'impression que je désapprouve son mémoire en soi. Tout ce que je dis c'est qu'elle a un point de vue quant à la manière de procéder et que j'en ai un autre. Toutefois, je n'ai pas approfondi cette question, tandis qu'elle y a consacré beaucoup d'efforts.

M. OLSON: J'aimerais connaître votre opinion. Je me demande si vous croyez ou non qu'il devrait y avoir concernant les transports un organisme directeur, quelque peu différent d'un organisme administrateur, qui n'aurait pas nécessairement les connaissances techniques en transport mais qui aurait tout de même une idée générale des exigences des transports.

M. DAVIS: Vous avez mentionné «organisme régulateur» et «organisme directeur». Évidemment, la loi, telle qu'elle existe invite à reconnaître que la Commission est l'organisme régulateur et non l'organisme directeur. Je crois en effet que la loi définit très clairement que vous êtes l'organisme directeur et que la Commission applique tout simplement les règlement que le Parlement adopte de temps à autre. Toutefois, j'ai aussi l'impression que nous vivons dans un monde en évolution. Vous n'avez ni la compétence technique ni le temps voulu pour travailler efficacement. La Commission réglemente probablement en appliquant un ensemble de règles démodées depuis plusieurs années. Les méthodes d'amélioration existent. La méthode facile serait certes d'établir un organisme commercial qui exploiterait les transports de façon pratique, mais je suis assez intelligent pour savoir que nous devons envisager le problème démocratique qui existe dans tout ça. J'imagine que le ministre des Transports, M. Pickersgill, qui présente cette loi au Parlement a en vue deux choses, un nouveau ministre des Transports, ce qui en soit établit, mettons les grandes lignes de la philosophie politique. J'espère seulement qu'on n'ira pas plus loin. En même temps, il fournirait les connaissances techniques et économiques en s'adjoignant des gens qui connaissent bien les chemins de fer. Ces deux organismes, grâce probablement à l'application des règles qui nous régissent, travailleraient en collaboration, même si la décision finale revient toujours au Parlement, par le truchement du ministre. Je crois que vous pourriez créer un organisme qui puisse faire ça et le bien faire, mais vous pourriez avoir, bien entendu, le problème qui est relié à la discontinuation de certaines choses pour en améliorer d'autres. Là, vous auriez de nouveau le problème politique et je ne sais vraiment pas comment vous pourriez le régler.

M. OLSON: Je veux qu'il n'y ait absolument aucun malentendu sur ce point à cause de ce que nous voyons ici. Dans le remplacement de la Commission des Transports, il faudrait un organisme pour les directives seulement, non pour l'application des règlements.

M. DAVIS: C'est bien ça. Je crois que la Commission a d'aussi bons spécialistes qu'il peut en exister sur la face du globe. En même temps, ils sont très clairs sur ce point et ne s'en cachent pas: ce ne sont pas eux qui établissent les lignes directrices. Il me semble que dans le monde d'aujourd'hui ces deux fonctions ne peuvent se séparer l'une de l'autre comme aux premiers temps de l'exploitation des chemins de fer.

M. OLSON: Dans sa décision à l'égard de l'express *Dominion*, je crois qu'elle a laissé entendre (je ne dis pas qu'elle s'est plainte de ça) qu'elle n'avait pas de règle de conduite et que de fait, elle établissait une règle de conduite par cette décision.

M. DAVIS: La Commission a été très explicite à cet égard et je suis sûr qu'elle vous a fait voir son point de vue, Messieurs. Je veux dire qu'il n'y a pas de doute qu'elle sait d'où vient la règle de conduite. Elle connaît sans doute la difficulté qu'elle et vous avez à surmonter. Je crois qu'elle a bien exprimé son point de vue et j'imagine que le Comité pourra expliquer très clairement comment cela peut se faire. Oui, je suis sûr qu'il le peut.

M. OLSON: Juste une autre question alors. Croyez-vous qu'il soit nécessaire d'avoir établi un organisme directeur entre la Commission des transports et le Parlement ou croyez-vous que le Parlement puisse s'occuper efficacement et techniquement, des lignes directrices qui pourraient être nécessaires entre le Parlement et l'organisme régulateur?

M. DAVIS: Bien, je ne voudrais pas plaisanter, mais je suppose qu'avec sa majorité et ses problèmes actuels, le Parlement aurait beaucoup de difficulté à proposer un programme qui ne serait pas critiqué par un côté ou l'autre. Je ne sais pas comment vous allez résoudre vos propres problèmes au Parlement, mais j'imagine, tout profane que je suis, que techniquement, vous pourriez créer par l'intermédiaire du Parlement un organisme directeur qui aurait des pouvoirs assez étendus, et y appliquer avec efficacité les principes de bonne organisation, du bons sens des affaires. Vous allez peut-être dire que c'est impossible. (J'estime qu'on a commencé par établir les chemins de fer et les compagnies aériennes.) C'est très réalisable pourvu que vous puissiez vous entendre sur ce que seraient les grandes lignes directrices et les attributions. Ce serait là votre principale pierre d'achoppement, n'est-ce pas? Ce serait la-dessus, je suppose, que vous auriez tellement de difficulté à vous mettre d'accord. Pour moi, ce serait simple. Selon les règles du Parlement, j'imagine que c'est autrement compliqué.

M. OLSON: C'est très intéressant. J'aimerais continuer, mais je vais m'arrêter pour le moment.

Le PRÉSIDENT: En ce qui concerne ce voyage qui, comme vient de dire M. Olson, est un sujet très intéressant et nous intéresse au plus haut point. N'êtes-vous pas d'avis qu'un seul organisme, soit la nouvelle Commission des transports (ou qu'importe son nom) qu'envisagent le ministre et les nombreuses personnes qui ont présenté des mémoires, pourrait à la fois établir les lignes directrices et les appliquer?

M. DAVIS: Oui, je ne crois pas avoir un avis différent. Du point de vue affaires, c'est plein de bon sens, parce que c'est bien ce que fait le Pacifique-Canadien. On établit le règlement et la sécurité collective en même temps. Nous savons, je crois, qu'il y a toujours ceux qui crieront «sale combine, ce n'est pas démocratique». C'est dans ce secteur des lignes directrices que je peux discerner une difficulté. Quels droits allez-vous céder à cette commission? Il y a bien des chances qu'il s'agira ici de pouvoirs ministériels et quelle ampleur cela peut prendre? Vous le savez mieux que moi.

Le PRÉSIDENT: Je suppose, Monsieur Davis, que cette commission, en définitive, rendrait compte au ministre?

M. DAVIS: L'importance de ses attributions permettrait de nous rendre compte si elle est la commission menottée d'un organisme technique.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il n'y a pas de doute que ni M. Davis ni personne ici ne croient que nous pourrions enlever au Gouvernement la responsabilité finale des lignes directrices. Toute commission ou tout nouvel organisme, formé de députés et d'autres personnes à travers le Canada, que nous pourrions établir, ne serait qu'un organisme consultatif.

M. DAVIS: Nous n'en avons pas parlé dans notre exposé, mais je ne suis pas d'avis contraire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Une question que j'aimerais vous poser, monsieur Davis, parce que votre exposé a été des plus intéressants, fait partie de ce que vous avez essayé de nous proposer et qui est compris dans la déclaration du Pacifique-Canadien à l'article 45 de son Résumé:

> La continuation de services voyageurs que le public n'utilise plus et le fait d'attirer le trafic d'autres moyens de transport au moyen de tarif généralement peu élevé constituent une mauvaise affectation des ressources des transports et un mauvais service au peuple Canadien. Si le Pacifique-Canadien a omis d'ajuster son service ferroviaire de voyageurs pour répondre aux exigences de l'efficacité, il aurait été négligent de son devoir et de ses obligations envers le peuple canadien.

Il en a été beaucoup question dans le mémoire, c'est un peu ce que vous avez voulu nous dire.

M. DAVIS: Je ne désapprouve pas l'administration et la philosophie du Pacifique-Canadien. Je crois qu'il a raison. En effet, l'équivalent aux États-Unis est la région qui, si une ligne aérienne est subventionnée pour la desservir, jouit du service tant qu'elle l'utilise. Autrement, le service est discontinué sur-le-champ. Bien que l'État soit libéral lorsqu'il s'agit d'accorder des subsides, il les discontinue si l'on n'en fait pas usage. Je crois qu'ils ont raison et je ne désapprouve pas cette partie de sa philosophie. Cependant, je ne crois pas qu'il se soit trop bien acquitté de son obligation de modernisation du rail, de son adaptation aux temps modernes et de sa mise en accord avec les autres nécessités des transports. Maintenant il dit qu'il ne peut pas y appliquer les méthodes d'ordination électronique. Ce qu'il veut vraiment dire par là, si je poursuis ma pensée, est qu'il ne voit pas comment réaliser cette mise en accord avec les autres services, y compris les siens. Je vous dis qu'une Commission des transports est un sujet des plus pertinents à sa discussion: comment intégrer les divers moyens de transport dans un pays immense.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est très intéressant. Permettez-moi de proposer que le ministre soit mis au courant des points de vue de ce genre à l'avenir, parce que, récemment, dans un discours qu'il a prononcé à Winnipeg, il a demandé aux Canadiens de faire des propositions. Si vous êtes intéressé, je crois que ce serait très bien accueilli.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois qu'il n'y a plus d'autres questions. Je remercie l'échevin Davis au nom du Comité et en mon nom. A titre d'ancien échevin, et au nom des membres de ce comité, qui sont d'anciens échevins, je dis que c'est très agréable de voir un échevin présenter son exposé de façon aussi lucide et franche. Vous nous avez très bien renseignés, monsieur. Je crois que vous avez été très utile au Comité. Vous avez touché à un problème des passagers avec lequel le Pacifique-Canadien est aux prises, problème qui nous intéresse beaucoup et qui est de notre ressort. De nouveau, Monsieur, je vous remercie beaucoup de ce bel exposé qui nous a rendu service. Qui sait, nous devrons peut-être nous adresser encore à vous très bientôt. Je remercie aussi M. Smith. Messieurs, je crois que c'est le temps de dire à M. l'échevin Davis, pendant qu'il est ici, qu'un citoyen natif de cette ville, M. Ballard, a été très utile à certains égards dans la ville de Calgary. Nous remercions donc aussi M. Ballard de son aide précieuse. Avant d'aborder l'exposé suivant, celui de Red Deer présenté par M. l'échevin R. G. McCullough, je crois que nous devrions prendre dix minutes de repos. Nous reprendrons nos travaux à midi et 10.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Nous constituons un quorum, Messieurs. Avant de commencer, on nous a signalé que nous ne pourrons pas quitter Calgary, le départ étant quelque peu retardé à cause d'un effondrement de la voie causé par la pluie, avant 7 heures et demie environ. Peut-être plus tard aussi, mais on nous indique 7 heures et demie maintenant. Nous serons donc à Medicine Hat vers 10 heures et demie. M. Olson nous a proposé d'aller à Medicine Hat en autobus. Cela prendrait quelque trois heures, n'est-ce pas, Monsieur Olson? Je tiens à en informer le Comité maintenant. Si après la présentation des mémoires, tous nos bagages demeurent sur le train, ce dernier nous rejoindra à Medicine Hat et nous prendrons des dispositions pour transporter le Comité en autobus à Medicine Hat à la réception officielle de la ville. Qu'en pensez-vous?

M. REID: Nous pourrons vérifier l'efficacité d'autres services.

Le PRÉSIDENT: M. Ballard a pris certaines dispositions en vue du déjeuner. Monsieur Ballard, avez-vous quelque-chose à ajouter?

M. BALLARD: Monsieur le Président, j'ai pris des dispositions pour que le Comité déjeune au Petroleum Club à environ deux rues du palais de justice où nous sommes. J'ai demandé que tout soit prêt entre 1 heure et 1 heure et demie. Nous pouvons nous rendre à pied, ce n'est pas loin.

M. OLSON: Monsieur le Président, je propose que nous pensions à ce voyage en autobus à Medicine Hat, parce qu'il faudrait annuler ce qui est au programme pour ce soir. Impossible de le remettre à plus tard, parce qu'il n'y aura

pas d'autre heure à laquelle le remettre pendant que nous serons à Medicine Hat. Aussi, si nous terminons notre audience, disons à 4 heures ou 4 heures et demie, nous aurons assez de temps pour nous rendre à Medicine Hat en autobus et de manger en route, pour remplacer le déjeuner ou je pourrais téléphoner pour qu'on nous apporte à manger quand nous arriverons à la réception.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Olson, Messieurs, je crois qu'il serait sage, une fois que nous aurons terminé nos travaux, de voir à ce qu'un autobus mène le Comité à Medicine Hat.

M. CANTELON: Ce serait de très mauvaise grâce de ne pas accepter.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez raison. Je vais demander au commis de faire mettre un autobus à notre disposition à 4 heures, à la gare du Pacifique-Canadien, à l'arrivée du train.

Maintenant, M. R. G. McCullough, échevin de la ville de Red Deer, prendra la parole pour présenter un mémoire au nom de la ville de Red Deer. Quand il aura terminé, si nous avons le temps, nous écouterons M. Barron, sinon je crois qu'il faudra ajourner aussitôt après la présentation du mémoire et reprendre nos travaux après le déjeuner. Nous ajournerons aussitôt que nous aurons fini de questioner M. l'échevin McCullough.

M. CARON: Il n'y a pas d'exemplaires du mémoire pour nous?

Le PRÉSIDENT: Non, il n'y a que le mien. L'échevin McCullough va présenter son mémoire oralement. Je vous présente M. l'échevin McCullough.

M. MCCULLOUGH: Monsieur le Président et Messieurs les membres du Comité, l'échevin Jack Davis s'en est tiré de façon très habile quand vous lui avez posé des questions et il a fait preuve de beaucoup plus d'expérience que moi dans ce domaine.

Je m'empresse de dire que le mémoire de Red Deer en général est axé sur celui de Calgary à une ou deux exceptions près. Il a omis de mentionner les avantages que nous avons en commun avec Calgary. Il n'a pas parlé de Red Deer. Certes nous avons plusieurs belles qualités en commun avec Calgary. D'autre part, dans le domaine de la taxation du Pacifique-Canadien, je crois que la ville de Calgary a un marché différent de celui qui s'applique dans les limites de la ville de Red Deer.

En passant, j'aimerais mentionner quelque chose qui intéressera peut-être les membres du Comité, soit l'acquisition par la ville de Red Deer des installations de la piste *Penhold* qui est en pleine activité et fonctionne très bien. Nous sommes très heureux de cette acquisition. Nous avons demandé au ministère de la Défense nationale des hangars supplémentaires. Les hangars sont vides maintenant et nous espérons que la réponse sera favorable et que nous aurons les hangars qui correspondent aux pistes.

A titre de représentant du maire et du conseil de la ville de Calgary, j'exprime d'abord mes remerciements au Comité de m'avoir donné l'occasion de lui exposer le service-voyageurs du Pacifique-Canadien. Pour la première fois ce matin, j'ai eu l'occasion de lire des rapports écrits de vos délibérations, mais j'en ai lu quelques-uns. Quelques passages, particulièrement l'expression si souvent répétée de «demande réelle», m'ont beaucoup intéressé. Voici la situation à Red Deer: Le service d'autorail actuel ne s'acquitte pas très bien de

son obligation de servir plus de 100,000 habitants de la région de Red Deer. Les horaires ne conviennent pas aux gens qui désirent passer la journée à Calgary ou à Edmonton ou se rendre à Lethbridge. Les gens de Red Deer qui ont la mauvaise fortune d'arriver à Edmonton ou à Calgary après 5 heures et demie de l'après-midi ont beaucoup de difficulté à revenir. Peut-on connaître les besoins réels si les horaires ne conviennent pas aux clients éventuels?

En second lieu, il coûte la moitié plus par mille de voyager par l'autorail du Pacifique-Canadien que par l'autobus. Peut-on connaître les besoins réels quand les prix sont artificiellement haussés de 50 p. 100? Les habitants de Red Deer se demandent si l'horaire médiocre et les prix de voyage artificiellement haussés de 50 p. 100 ne sont pas le prélude à une autre demande visant à restreindre ou à abandonner le service de l'autorail entre Calgary et Edmonton, sous prétexte de la non-rentabilité du service. Les tactiques que je viens de mentionner empêchent d'estimer les besoins réels et aboutissent à un joli déficit. *Grosso modo*, donne-t-il exprès un si mauvais service afin de pousser les gens à exiger l'étatisation de son service-voyageurs? Le Pacifique-Canadien croit-il sérieusement qu'il peut persuader le public canadien d'accepter son obligation traditionnelle de fournir un service raisonnable de trains de voyageurs, sans que le public canadien exige un compte rendu des centaines de millions de dollars de profit qu'il a reçus et continue de recevoir en paiement de ses services.

Le Pacifique-Canadien a-t-il jugé d'avance que son service n'était pas profitable sans essayer de modifier son inflexibilité afin de satisfaire les demandes et préférences en évolution des voyageurs? A Red Deer, nous pensons que si la direction du Pacifique-Canadien se préoccupait davantage de son horaire, du prix de ses services et de son organisation commerciale, il en résulterait une rentabilité grandement améliorée de l'autorail Calgary-Edmonton. Il n'y a pas de doute que la ville de Red Deer s'opposera à toute diminution ou toute cessation de ce service particulier. Ici se termine la partie écrite du mémoire. Ma tâche a été assez difficile, même si je me suis toujours intéressé à la question des transports. On m'a averti il y a très peu de temps. Je n'ai eu que quatre jours pour étudier les attributions précises du Comité et je n'ai pas pu avoir de copie de ses délibérations.

Toutefois, je crois qu'à titre de représentant de la ville, je serais heureux d'examiner d'autres secteurs du service du Pacifique-Canadien, comme la manutention du grain, dans le mesure où le président me permettra de faire entorse à son mandat.

Le PRÉSIDENT: Pas la manutention du grain. Juste un moment, je vous prie, avant que nous commencions à poser des questions. Je crois que le retard mentionné par l'échevin McCullough quant à l'avis, a trait à l'avis donné par la ville de Red Deer même. Je veux faire une mise au point, monsieur McCullough, le délai n'est pas attribuable au Comité.

M. MCCULLOUGH: Absolument pas, la lettre qu'a reçue la ville portait la date du 18 avril et la réunion de notre conseil où cette question a été étudiée a eu lieu lundi soir. Je n'ai donc pas pu avoir les délibérations nécessaires.

M. CARON: Vous parliez du service entre Calgary et Red Deer. A quelle heure le train de Calgary revient-il à Red Deer le soir?

M. MCCULLOUGH: Il retourne à Calgary à 6 heures et demie.

M. CARON: Au plus tard?

M. MCCULLOUGH: Oui, c'est le seul train. Il y en a un qui remonte le matin. Je crois qu'il quitte Calgary vers 9 heures pour se rendre à Edmonton et arriver à Red Deer vers 10 heures et 17.

M. CARON: Combien d'autorails avez-vous dans les deux sens entre Red Deer et Calgary?

M. MCCULLOUGH: Nous avons l'autorail du matin et celui du soir.

M. CARON: Un train le matin et un autre le soir?

M. MCCULLOUGH: Oui, monsieur.

M. CARON: Combien en aviez-vous autrefois? A-t-on enlevé certains des trains que vous aviez?

M. MCCULLOUGH: Oui, en effet. Je ne me rappelle pas exactement quel jour, mais je me souviens qu'il y a un an ou deux nous avions un train l'après-midi. Ce n'était pas un autorail-express mais un train ordinaire.

M. CARON: Même un autorail à cette heure de la journée ne serait-il pas très utile aux gens de Red Deer qui vont de Calgary, s'il y avait un train l'après-midi qui se rende à Calgary?

M. MCCULLOUGH: Oui.

M. CARON: Quelle heure, croyez-vous conviendrait le mieux aux gens de Red Deer si un de ces trains revenait le soir?

M. MCCULLOUGH: Je parle de mon expérience personnelle, je suis probablement allé quinze fois à Edmonton et à Calgary ces trois dernières années. Vous prenez l'avion le soir à Toronto et à moins qu'on vienne au-devant de vous de Red Deer, soit une distance de 90 milles, vous êtes forcé de passer la nuit à Calgary ou à Edmonton.

M. CARON: Quelle est l'heure d'arrivée de ces vols?

M. MCCULLOUGH: Les heures d'arrivée à Calgary sont telles—je ne me rappelle pas l'heure exacte, il était quatre ou cinq heures de l'après-midi—qu'il était impossible de partir de l'aéroport et se rendre au centre de la ville pour prendre l'autobus ou le train. C'est compliqué. Je crois que les avions étaient quelquefois en retard et arrivaient à Calgary à 5 heures et demie. Quand vous arrivez à Edmonton vers six heures, vous êtes dans la même situation.

M. CARON: Il n'y a pas après six heures d'autorail qui va d'Edmonton à Red Deer pas plus qu'il y en a de Calgary à Red Deer?

M. MCCULLOUGH: La situation est la même.

M. CARON: Combien faut-il de temps pour aller de Calgary à Red Deer?

M. MCCULLOUGH: Il faut environ une heure et 20 minutes.

M. CARON: S'il y avait un autorail à 10 heures, ça conviendrait beaucoup mieux à la population?

M. MCCULLOUGH: Pour essayer d'évaluer les besoins des habitants du centre de l'Alberta, je supposerai qu'un meilleur horaire permettrait à une personne qui quitte Red Deer le matin, d'arriver assez tôt à Calgary pour assister à une séance à dix heures le matin et de retourner le soir.

M. CARON: Quelle heure le soir conviendrait le mieux?

M. MCCULLOUGH: 6 heures et demie le soir est une heure impossible quand les gens voyagent par avion, bien que cette heure convienne à ceux qui passent la journée en ville.

M. CARON: Si vous partiez à six heures, vous auriez un peu plus de temps et ça accommoderait tout le monde.

M. MCCULLOUGH: Oui, ce serait mieux un peu plus tard. Disons 7 heures ou 7 heures et demie.

M. CARON: Ou même 9 heures?

M. MCCULLOUGH: Oui, même 9 heures.

M. CARON: Je vous remercie, monsieur McCullough.

M. REID: M. Caron a posé toutes mes questions.

M. OLSON: Monsieur McCullough, permettez-moi de vous demander si les habitants de Red Deer et des autres régions de l'Alberta central qui se rendent à Red Deer pour essayer d'obtenir le service du Pacifique-Canadien ont de la difficulté à faire retenir des places?

Non seulement sur le train de Red Deer à Calgary, mais également sur les trains de voyageurs sur transcontinentaux ou transcanadiens.

M. MCCULLOUGH: Vous l'avez dit, monsieur Olson. Je crois que c'est encore plus difficile pour les gens de Red Deer que pour ceux de Calgary. Je connais plusieur cas où des gens, avant qu'on enlève le *Dominion*, ont demandé une place sur le *Dominion* ou le *Canadian*, et même si leur demande était formulée un mois d'avance, ils ne pouvaient avoir satisfaction qu'à la veille du départ proposé et en désespoir de cause, ils téléphonaient pour savoir du chemin de fer ce à quoi ils pouvaient s'attendre. Dans un cas, le demandeur n'a jamais eu de réponse. Le jour qu'il s'était proposé de partir est arrivé et il n'a jamais eu d'accusé de réception de sa demande de réservation.

M. OLSON: Diriez-vous donc que le service n'est pas du tout satisfaisant?

M. MCCULLOUGH: Le service a laissé beaucoup à désirer et la situation à mon avis, a empiré à la suite de la réduction du service soit, l'enlèvement du *Dominion*.

M. OLSON: Le chemin de fer ou ses agents ont-ils expliqué cette réponse insuffisante à la demande de service?

M. MCCULLOUGH: Un employé du chemin de fer serait plutôt mal placé pour interpréter l'attitude de la compagnie.

M. OLSON: J'aimerais savoir si on dit qu'il n'y a pas de place, ou qu'on ne peut accepter de demande avant la veille du départ du train, ou encore, qu'on ne sait pas s'il y a ou non de la place.

M. McCULLOUGH: La réponse habituelle est: «Nous n'avons pas de nouvelles de Calgary»—et il pourrait aussi bien s'agir de Montréal à cause de la lenteur des communications qu'il semble y avoir entre Red Deer et Calgary ou Red Deer et Edmonton—mais elle ne s'appliquerait pas dans ce cas particulier.

M. OLSON: J'ai seulement une autre question monsieur le président. J'aimerais demander à l'échevin McCullough si les correspondances entre les trains du Pacifique-Canadien en provenance de Red Deer et le réseau transcontinental sont adéquates à Calgary?

M. McCULLOUGH: A ma connaissance et encore une fois d'après mon expérience personnelle...

M. OLSON: Le *Canadian* passe ici à une heure—en direction de l'ouest—lorsqu'il est à l'heure.

Y a-t-il un train que vous pouvez prendre à Red Deer et qui vous mène à Calgary à une heure raisonnable?

M. McCULLOUGH: Oui, il y en a un. Le train omnibus du matin arriverait à temps pour le prendre; je crois qu'il y aurait une attente d'une heure.

M. OLSON: Qu'adviendrait-il des gens qui seraient dans ce train et qui arriveraient à Calgary à 1 heure à peu près?

M. McCULLOUGH: Ils devraient attendre 5 heures et demie.

M. OLSON: Je vois. Et si quelqu'un vient de Red Deer pour aller dans l'est, y a-t-il une correspondance possible?

M. McCULLOUGH: Je crois que le *Canadian* part à—est-ce 2 heures?

M. OLSON: Non, je crois que c'est à 5.35 heures à peu près.

M. McCULLOUGH: Il aurait donc à attendre encore 5 heures et je voudrais dire que le voyage de Lethbridge à Red Deer ou Edmonton dans cette province est toute une expérience. Si un homme d'affaires de Lethbridge veut se rendre à Edmonton, il n'essaierait même pas de voyager par chemin de fer ou par route, il devrait utiliser la voie aérienne. Autrement c'est un voyage de deux jours.

M. OLSON: Il n'essaierait pas de s'y rendre par chemin de fer. Il pourrait y aller en voiture cependant.

M. McCULLOUGH: Oh oui. S'il possède une voiture.

M. ANDRAS: Monsieur McCullough, un témoin précédent, je crois que c'était M. Davis, ou peut-être même un témoin qui a parlé avant lui, a démontré qu'il y avait eu une augmentation du nombre des autocars entre Calgary et Edmonton et je suppose qu'ils s'arrêtent tous à Red Deer. Êtes-vous au courant de cette question? Combien y a-t-il d'autocars maintenant?

M. McCULLOUGH: J'ai vérifié ce matin avec la compagnie Greyhound. Entre Calgary et Edmonton, il y a quotidiennement dix autocars dans chaque direction.

M. ANDRAS: Et tous s'arrêtent à Red Deer?

M. McCULLOUGH: Je crois que la majorité de ces autocars s'arrêtent à Red Deer. Il y a les autocars express et les autocars locaux.

M. ANDRAS: Vous espérez faire l'acquisition sous peu de la base de Penhold qui est une ancienne base de l'aviation royale canadienne je crois. Avez-vous un service aérien desservant Red Deer?

M. MCCULLOUGH: Non, nous n'en avons pas. Je crois comprendre que l'on étudie actuellement la question et nous espérons que nos pistes d'atterrissage sont assez longues pour permettre d'utiliser des appareils de type DC-6.

M. ANDRAS: En supposant que vous puissiez établir ce service aérien à la base de Penhold, quel service local d'autobus auriez-vous pour permettre les correspondances entre Edmonton et Calgary? Ne croyez-vous pas qu'avec les 10 autocars ou plus qui passent par Red Deer chaque jour vous avez déjà un service de transport adéquat pour suppléer au service ferroviaire de passagers desservant Red Deer?

M. MCCULLOUGH: Vous proposez que le service actuel soit diminué. Certaines personnes préfèrent voyager par train. Elles ne voudront pas voyager par autocar. Seulement un très faible pourcentage des gens ont déjà pris l'avion et je comprends très bien pourquoi les revenus du transport des passagers par le train omnibus ont diminué; c'est parce que les tarifs des trains sont de 50 pour cent plus élevés que ceux du service d'autocars Greyhound.

Leurs tarifs ne sont pas économiques.

● (12.40 p.m.)

M. ANDRAS: Non, je ne proposais pas du tout une diminution du service; j'essayais seulement de m'en faire une idée. Le rapport MacPherson, bien sûr, prétend que les services non rentables devraient d'abord être abandonnés ou diminués lorsqu'il n'existe pas de nécessité publique pour ces services et lorsqu'il existe ce qu'ils appellent un autre moyen adéquat de transport. S'il n'y a pas d'autre moyen adéquat de transport, ils disent que le service devrait être maintenu même s'il n'est pas rentable mais qu'alors, la question de subsides entre en jeu. Je me demandais seulement si les témoignages entendus aujourd'hui ne démontraient pas qu'il existe beaucoup d'autres moyens adéquats de transport, du moins entre ici et Edmonton avec Red Deer entre les deux. Nous avons plusieurs envolées par jour, l'autocar et un nombre grandissant d'autocars express et il me semble que nous étudions un vaste problème en nous plaçant dans une perspective trop étroite. Mais ne croyez-vous pas qu'avec ce service d'autocars et la possibilité grandissante d'un service aérien, vous pourriez vous passer d'un train omnibus ou d'un service ferroviaire de passagers?

M. MCCULLOUGH: Permettez-moi de vous poser une question qui sera en partie ma réponse. Serait-il juste d'obliger les 120,000 personnes de cette région commerciale à prendre l'autocar si elles préfèrent le train et ne possèdent pas de voiture?

M. ANDRAS: Je ne suis pas prêt à vous dire qu'elles devraient ou non être obligées de le faire, mais s'il était question éventuellement d'un subside, on pourrait prétendre qu'il existe déjà un autre moyen adéquat de transport.

M. MCCULLOUGH: Je crois inutile de vous dire que je n'ai pas accès à la comptabilité du Pacifique-Canadien et je ne veux pas commencer de discussion à ce sujet car c'est un problème très complexe. Et une année d'étude de la question m'a prouvé combien c'était un problème compliqué. Mais à mon avis, ce service de train omnibus entre Calgary et Edmonton pourrait être très profitable si la compagnie faisait de réels efforts pour rendre ce service plus attrayant en faisant plus de publicité, en entrant en contact avec ses clients éventuels et en établissant ses tarifs et ses horaires de façon à tenir compte des goûts et des moyens du public voyageur.

M. O'KEEFE: Puis-je poser une question supplémentaire maintenant, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Il n'y aura pas de questions supplémentaires monsieur O'Keefe; veuillez attendre votre tour s'il vous plaît. Monsieur Southam.

M. SOUTHAM: Merci monsieur le président. L'échevin McCullough a fait allusion au début de son exposé aux tarifs des services ferroviaires de passagers qui étaient plus élevés qu'ils ne devraient l'être et je crois qu'il pensait au service du train omnibus entre Calgary et Edmonton. Pourriez-vous nous donner plus de détails au sujet de ces tarifs ferroviaires de passagers qui seraient plus élevés qu'ils ne devraient l'être? Est-ce que cela signifie que les tarifs sont plus élevés que ceux en vigueur sur d'autres lignes comparativement à celle-ci, ou est-ce une question d'augmentation des tarifs entre disons 1960 et aujourd'hui, ou alors que voulez-vous dire par là?

M. MCCULLOUGH: Il y a eu une augmentation nette du prix d'à peu près 50%. Le tarif d'autocar actuellement de Red Deer à Edmonton est de $3.35 alors que le tarif du train est de $5.00, ce qui fait que le tarif ferroviaire est de 50% plus élevé que celui en vigueur sur l'autre moyen de transport à la disposition des voyageurs.

M. SOUTHAM: S'agit-il d'une augmentation récente ou date-t-elle de plus longtemps?

M. MCCULLOUGH: C'est une augmentation qui date de l'année dernière.

M. SOUTHAM: En déduisez-vous que cette augmentation a pour but de décourager les passagers d'utiliser le train omnibus et de les inciter à employer de préférence l'autre moyen de transport à leur disposition, ou s'agit-il seulement d'une augmentation fondée sur des données économiques et dûe au coût de l'exploitation du service?

M. MCCULLOUGH: D'après ce que j'ai pu constater de l'utilisation qu'on fait actuellement des trains qui circulent à Red Deer avec 3 ou 7 passagers à bord, alors qu'auparavant ils étaient très achalandés, je ne puis qu'en conclure que cette décision d'augmenter les tarifs de 50% n'a pu être fondée sur des données commerciales habituelles.

M. SOUTHAM: En d'autres mots, vous voulez dire, monsieur McCullough, que la compagnie de chemin de fer concernée devrait réduire ses tarifs et faire quelque chose dans le genre des jours bleus, blancs et rouges auxquels le Canadien National a recours actuellement pour encourager les gens à voyager par train et pour les inciter à en prendre l'habitude?

M. MCCULLOUGH: Oui.

Le PRÉSIDENT: Monsieur O'Keefe.

M. O'KEEFE: On a répondu à mes questions, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Pas d'autres questions?

M. BYRNE: Vous avez dit que le Canadien-Pacifique devrait faire une campagne de publicité plus poussée.

M. MCCULLOUGH: J'ai employé un terme qui a peut-être un sens un peu plus large que campagne de publicité.

M. BYRNE: La compagnie Greyhound a-t-elle recours à la publicité pour rendre ses services plus attrayants de façon à ce qu'il soit possible d'en conclure que c'est là la raison pour laquelle les autocars sont plus populaires que le Canadien-Pacifique? Ne croyez-vous pas que c'est la différence entre les tarifs qui est responsable de cet état de choses, étant donné qu'il en coûte une fois et demie plus cher de voyager par train que par autocar? Est-ce vraiment là la raison principale de cette tendance à voyager par autocar?

M. MCCULLOUGH: Oui, je dirais que c'est la principale raison.

M. BYRNE: La compagnie a déjà affirmé, et nous devons lui faire confiance, qu'elle perdait une somme importante d'argent en exploitant ces services, mais comment peut-on concilier toutes ces choses?

M. MCCULLOUGH: Je crois qu'à une séance précédente, je crois que c'était à une séance tenue à Ottawa, M. Sinclair a dit que cette question du transport entre Calgary et Edmonton était à l'étude et il me semble que la compagnie doit s'efforcer d'aller de l'avant ou alors elle va perdre du terrain.

M. BYRNE: Combien y a-t-il d'employés à bord du train omnibus? Combien de personnes y a-t-il pour faire fonctionner ce train?

M. MCCULLOUGH: Le chef de train, le mécanicien à l'avant, le contrôleur, et à quelques reprises, j'ai vu une autre personne. Maintenant je ne sais pas si c'était seulement un voyageur ou s'il s'agissait d'un employé payé.

M. BYRNE: Combien y a-t-il de sièges, quelle est la capacité du train?

M. MCCULLOUGH: 64 je crois.

M. BYRNE: Quelle était la capacité de l'autocar que nous avons pris hier? A peu près 35?

M. BELL: Il y a 37 sièges dans certains autocars.

M. BYRNE: Pardon?

M. BELL: Certains autocars ont 37 sièges, mais j'étais trop occupé pour les compter.

M. BYRNE: Dans certains autocars, il n'y a qu'un chauffeur. Ceci pourrait avoir un rapport avec le coût de l'exploitation.

M. MCCULLOUGH: Allons un peu plus loin si vous me le permettez, monsieur le président. Ne vaudrait-il pas la peine d'envisager pour le Pacifique-Canadien la possibilité que ce chauffeur fasse double travail, que les passagers montent à bord du train omnibus de la même façon qu'ils le font dans les autocars Greyhound? Il me semble qu'il s'agit ici de toute la question de ne pas vouloir apporter de changements et que c'est là un aspect essentiel si l'on veut se faire une idée exacte de l'ensemble du problème des trains de passagers.

M. BYRNE: Pensez-vous que selon l'accord de 1880 qui a établi des règlements dont il est question maintenant, il doit y avoir deux ou trois employés dans ce genre de trains?

M. MCCULLOUGH: Je crois que ce serait tout à fait possible. Je n'ai pas lu cependant l'accord de 1880.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fawcett.

M. FAWCETT: Je veux simplement répondre en tant qu'employé d'une compagnie de chemin de fer. Je puis vous assurer qu'il n'y a rien dans l'accord de 1880 qui stipule le nombre d'hommes qu'il doit y avoir à bord d'un train. Mais il ne faut pas oublier que lorsqu'un train circule sur une voie, le mécanicien doit surveiller la circulation qui vient en sens contraire, celle qui vient de l'arrière et il—ou celui qui s'occupe du moteur—ne pourrait certainement pas faire toutes ces choses à la fois. Le cas est différent sur la grande route car il n'est pas nécessaire de s'occuper de tout cela.

M. BALLARD: Monsieur le président, je veux seulement faire un commentaire d'intérêt général. De temps en temps, un membre du Comité fait allusion à l'accord de 1880 et un autre membre dit 1881; je crois vraiment que pour être tout à fait précis, lorsque nous parlons de cet accord, nous devrons dire l'accord de 1880 et pour la loi elle-même, 1881.

Le PRÉSIDENT: La loi sur le Pacifique-Canadien a été adoptée le 15 février 1881.

M. BALLARD: C'est exact, mais elle sanctionne un accord daté du 23 octobre 1880 je crois et ainsi les deux expressions peuvent être employées.

Le PRÉSIDENT: Les membres du comité font allusion au même document, qu'ils disent 1880 ou 1881.

Un honorable MEMBRE: Est-ce que cela fait une grosse différence?

Le PRÉSIDENT: Non. Je ne vois plus personne ayant des questions à poser, alors monsieur McCullough, je veux vous remercier d'avoir présenté cet exposé au nom de la ville de Red Deer et, encore une fois, je constate qu'il contient des renseignements qui aideront ce Comité. Je vous suis reconnaissant d'être venu ici. Merci beaucoup.

Messieurs, on m'a présenté un court exposé de deux pages préparé par M. A. L. Barron, C.R. en son nom personnel. Je ne vois plus M. Barron, il n'est pas dans la salle, mais au cas où il reviendrait cet après-midi, je crois que nous devrions faire une proposition pour que son exposé de deux pages soit imprimé en appendice à nos procès-verbaux et témoignages. Proposé par M. MacEwan et appuyé par M. Caron. Tous sont d'accord?

La proposition est adoptée.

Je crois que nous avons le temps pour la présentation de l'exposé du local 635 du syndicat des mécaniciens et chauffeurs de locomotive et du local 663 du syndicat des employés de train. Mon intention est que les exposés soient présentés par ces messieurs et on commencera les questions après le déjeûner. Je donne maintenant la parole à M. L. M. Erb, leur représentant législatif ou à toute autre personne qui l'accompagne pour la présentation de cet exposé conjoint. Les témoins qui sont devant nous messieurs sont M. L. M. Erb, le représentant législatif du local 635 du syndicat des mécaniciens et des chauffeurs de locomotive de Calgary, et M. J. C. Sparrow, président du comité des griefs de ce local. Comme je l'ai dit monsieur Erb, nous allons entendre votre exposé et nous passerons aux questions après le déjeûner.

• (12.50 p.m.)

M. L. M. ERB (*Représentant législatif du local 635 du syndicat des mécaniciens et des chauffeurs de locomotive*): Monsieur le président, messieurs. Cet exposé est présenté au nom du local 635 du syndicat des mécaniciens et des chauffeurs de locomotive et du local 663 du syndicat des employés de train, dont le nombre total des membres se chiffre à plus de 600. Cet exposé se fonde en partie sur les intérêts de nos membres en tant qu'employés mais surtout en tant que citoyens, conscients de la nécessité primordiale qu'il y a pour la population qu'un service ferroviaire de passagers adéquat continue d'être exploité par la compagnie de Pacifique-Canadien. La compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien a toujours eu la réputation de fournir le service de transport le plus complet au monde et elle a été un facteur important dans l'unification de cette grande nation par la construction de cette voie de communication entre les diverses parties du pays en triomphant des difficultés que la nature avait placées sur sa route et qui faisaient que les communications et le transport sur un axe nord-sud auraient été plus logiques. Les pères de la Confédération, de concert avec les premiers constructeurs de chemin de fer, ont vaincu les obstacles de la nature qui empêchaient le transport de l'est à l'ouest et ont posé la structure de notre grande nation canadienne. A la dernière réunion du bureau de direction, le président de la compagnie du Pacifique-Canadien a exprimé les mêmes sentiments.

D'après les rapports de presse, le président de la compagnie du Pacifique-Canadien, lorsqu'il s'est adressé au bureau des directeurs à leur dernière séance,

aurait attribué la diminution du service de passagers aux lourdes pertes encourues dans l'exploitation des services de passagers durant les dernières années. Cependant, cela ne s'accorde pas, si ma mémoire est bonne, avec les rapports du président, il y a à peu près dix ans, au bureau des directeurs de la même compagnie, lorsqu'il prétendait que la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien n'aurait plus de service de passagers en 1967. On peut presque dire, en plaisantant bien entendu, que les projets du Pacifique-Canadien se réalisent plus ou moins au moment prévu. Il est évident que les chemins de fer ont à faire face à plusieurs problèmes s'ils veulent maintenir le service de passagers en se servant de trains modernes et à la page. Un des principaux problèmes est l'importante dépense de capitaux requis pour l'achat du matériel nouveau indispensable à l'exploitation d'un réseau de transport moderne.

Étant donné la très faible marge entre les profits et les pertes dans l'exploitation d'un service ferroviaire de passagers, il nous semble évident que le Pacifique-Canadien a choisi le domaine le plus lucratif en décidant de se spécialiser depuis un certain temps dans le transport des marchandises. C'est avec regret que les employés du Pacifique-Canadien ont constaté la diminution de la qualité du service de passagers, et les récentes audiences de la commission du transport à propos du «Dominion» nous ont semblé être une formalité plutôt qu'une enquête. Est-ce qu'un train par jour, ce qui constitue actuellement le service en vigueur, est suffisant pour des régions comme le sud de l'Alberta? Est-ce qu'un train par jour à bord duquel vous ne pouvez souvent pas obtenir de réservations constitue un service? Laissez-moi vous donner l'exemple suivant. Une vieille dame de Calgary apprend que son fils est mort à Ottawa et que les funérailles sont retardées d'un jour pour lui permettre d'y assister. Le Pacifique-Canadien n'a pas de couchette pour ce jour-là et n'est pas certain d'en avoir le lendemain. Cette dame ne voulait pas voyager par avion, ni par autocar, ni de jour par train. S'il y avait eu un autre train du Pacifique-Canadien, et je ne parle pas du genre de service fourni par le «Dominion» hors saision depuis quelques années, elle aurait tout probablement pu obtenir une réservation à temps pour assister aux funérailles.

Nous croyons que deux trains de passagers de première qualité dans les deux directions, et de préférence à intervalles réguliers, sont requis pour fournir un service adéquat au sud de l'Alberta. La politique de la compagnie du Pacifique-Canadien dans le domaine du transport des passagers n'affecte pas seulement les passagers des trains transcontinentaux. Pendant plusieurs années, le service Calgary-Edmonton a rapporté à la compagnie un bon revenu car c'était un des moyens les plus populaires pour voyager entre les deux villes.

Les tarifs tenant compte de la concurrence qui étaient en vigueur ont été augmentés et les réductions sur les billets aller-retour ont été éliminées avec le résultat qu'après une très courte période de temps, les trains qui étaient remplis à pleine capacité ont accusé une diminution considérable du nombre de passagers qu'ils transportaient. Les vendeurs de journaux ont été retirés de ces trains, de sorte que les habitués doivent faire maintenant un voyage de trois heures et demie sans aucun moyen de trouver quelque chose à boire, pas même une tasse de café. Cela est certainement décourageant pour les gens qui avaient l'habitude de voyager à bord de ces trains depuis des années et cela ne peut qu'amener une plus grande diminution de la clientèle. La politique du Pacifique-Canadien en ce qui concerne les touristes de l'est et du centre des États-Unis qui désirent se rendre dans la région de Banff n'est pas du tout réaliste. Je crois que les honorables membres de ce Comité devraient porter un intérêt spécial à ce sujet, car le tourisme est une de nos principales sources de revenu et lorsqu'une entreprise privée n'arrive pas à faire sa part dans ce domaine, le gouvernement fédéral devrait s'en préoccuper. Banff, étant donné sa situation, est un site idéal pour les touristes qui désirent utiliser les moyens de

transport public et même si le Pacifique-Canadien a essayé de les décourager, les statistiques des dernières années démontreraient que les vacances du genre excursions en train y sont assez populaires. Et surtout, les gens âgés, avec l'aide de leurs pensions etc., peuvent se permettre ce genre de vacances. N'oublions pas que les voyages par train offrent des commodités et du comfort pour les gens âgés qui ne se retrouvent pas dans d'autres moyens de transport. Je crois que nous entrons dans une période où les gens plus âgés vont devenir plus exigeants envers les transports publics et les facilités du voyage par train devraient être maintenues en prévision de cela, même si cela implique une aide du gouvernement pour maintenir un service requis lorsque son exploitation n'est pas rentable actuellement, compte tenu des investissements qu'elle comporte. On a suggéré que toutes les excursions passant par Banff soient acheminées sur les voies du Canadien-National et que des autocars soient disponibles entre Jasper et Banff pour établir la correspondance. On doit répondre à plusieurs importantes questions si cette suggestion est pour être acceptée. Banff deviendra-t-il d'une importance secondaire pour les agences qui organisent des excursions?

Est-il réaliste de songer à confier au Canadien National la charge d'exploiter tout ce service de passagers? En tant qu'employés d'une compagnie importante de chemin de fer, nous pouvons nous rendre compte que cet arrangement serait très avantageux pour le Pacifique-Canadien car son principal concurrent serait obligé de faire face à des horaires de trains de marchandises du Pacifique-Canadien que rien n'entraverait plus; en fait, nous transporterions presque tous les passagers du pays qui voyagent par train. Permettez-nous de vous dire, en tant que citoyens et contribuables, qu'il ne s'écoulerait pas plusieurs années avant que le Canadien National ne vienne frapper à la porte du Parlement afin d'obtenir, par une législation appropriée, que soit restauré un semblant de concurrence, ou afin de demander des subsides dont les montants seraient sans précédent. Encore une fois, pour blaguer bien sûr, nous pourrions dire que la contribution du Pacifique-Canadien à l'année du Centenaire du Canada pourrait bien prendre la forme d'une demande pour retirer le Canadien. Si tel est le cas, pourquoi le Pacifique-Canadien a-t-il dépensé plusieurs milliers de dollars pour renouveler les installations électriques de trains de passagers à Banff depuis quelques années? Le coût en a probablement été défrayé par les revenus perçus des passagers.

Une des raisons de notre présence ici aujourd'hui, est que nos membres, comme beaucoup d'autres Canadiens, ne sont pas satisfaits du comportement des membres de la commission du transport et de leur inhabileté à se rendre compte des besoins et des désirs du public canadien. Votre Comité, nous l'espérons, étudiera attentivement la composition de cette commission et recommandera peut-être que des modifications soient apportées à sa structure afin qu'elle soit en mesure de régler le problème de transport qui existe de nos jours. Nous n'avons pas l'intention de mettre en doute les chiffres des dépenses d'exploitation des services de passagers présentés par la compagnie. Nous ne sommes pas en mesure non plus de déclarer que l'exploitation des services de passagers devrait être ou est effectivement une entreprise rentable. Cependant, nous croyons qu'un système de transport, qui est à ce point nécessaire au développement de nos ressources naturelles, à l'expansion industrielle par l'acheminement de nos produits agricoles, devrait faire l'objet d'une politique nationale des transports dont le service de transport des passagers devrait être une partie intégrante si nous voulons assurer l'avenir et la sécurité de notre pays. C'est dans cette optique que nous exhortons ce Comité à admettre l'existence de ce que nous considérons comme un problème sérieux qui se pose à la suite du retrait progressif du Pacifique-Canadien des services de passagers. Nous, comme beaucoup d'autres, croyons que la compagnie du Pacifique-Canadien a une obligation envers la population du Canada car elle a été créée et aidée par des

subsides défrayés par la population et, à notre avis, ses services ferroviaires ont continué à prospérer grâce à l'aide généreuse du gouvernement. Nous croyons que le temps est venu pour le gouvernement de définir une politique nationale de transport qui, nécessairement, devra régir l'industrie des transports par chemin de fer qui constitue un élément important dans le domaine des transports. Un service ferroviaire transcontinental adéquat de passagers devrait être considéré comme un service indispensable dans l'intérêt public et national, et des raisons de profit financier ne devraient pas priver la population du Canada, qui augmente rapidement, de ce moyen de transport éprouvé, sûr et digne de confiance.

Pouvons-nous nous permettre de suggérer aux honorables membres de ce Comité de s'efforcer d'abord de restaurer un service de passagers adéquat au Pacifique-Canadien; ensuite, les honorables membres devraient essayer de voir à ce que soit mise en œuvre une politique nationale de transport dont une partie devrait être la recherche et le développement de nouvelles méthodes d'adapter les services ferroviaires à l'ère présente. Nous remercions sincèrement les honorables membres de l'opportunité qu'ils nous ont donnée d'exprimer nos vues à ce moment.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Erb, à la page 5 de votre exposé, vous faites allusion à l'inhabileté des membres de la commission du transport à se rendre compte des besoins et des désirs du public canadien; puis-je vous dire qu'une des principales raisons du voyage qu'effectuent actuellement à travers le pays les membres de ce Comité est de lui permettre de découvrir quels sont ces désirs et ces besoins. Je ne sais pas Messieurs si vous serez disponibles pour répondre aux questions plus tard; je crois que nous avons le temps de commencer les questions maintenant; je crois que vous voudriez vous rendre ailleurs le plus tôt possible n'est-ce pas? Je vais voir jusqu'où nous pouvons aller. Je vais commencer par M. Rock.

M. ROCK: Monsieur Erb, à la page 2 de votre exposé, vous dites:

> «Étant donné la faible marge entre les profits et les pertes dans l'exploitation des services de passagers, il est évident que le Pacifique-Canadien a choisi le domaine le plus lucratif lorsqu'il a décidé il y a quelque temps de se spécialiser dans le transport de marchandises.»

Quelles concessions votre syndicat est-il prêt à faire au sujet du temps et de la distance prévus dans les contrats de travail actuels qui affecteraient d'une façon appréciable la faible marge entre les profits et les pertes si, à l'avenir, les progrès techniques réalisés étaient tels qu'ils permettraient aux trains de voyager deux fois plus vite que maintenant?

M. ERB: Je crois que vous admettrez qu'en tant que représentant local de ces deux syndicats et parlant aussi au nom des employés de train, je ne suis pas en mesure de répondre à une question d'une telle portée. Je peux seulement peut-être répondre à des questions relatives à ce que notre expérience sur les chemins de fer nous a appris au sujet de choses que nous avons vues et que nous comprenons, mais je ne suis certainement pas en mesure aujourd'hui d'affirmer ce que nos négociateurs accepteraient comme conditions de travail à la lumière de changements qui peuvent se produire dans ce domaine.

M. ROCK: Ne participez-vous pas vous-même aux négociations? N'avez-vous pas une opinion personnelle à ce sujet?

M. ERB: Oui, j'ai une opinion personnelle.

M. OLSON: Puis-je faire un rappel au règlement; je crois qu'il serait un peu injuste de demander à ce témoin de nous dire quelles conditions de travail il serait prêt à accepter s'il survenait certains changements car après tout, comme il l'a souligné lui-même, ces conditions de travail doivent recevoir l'assentiment, non seulement de son local, mais aussi du syndicat national avant d'en arriver

au point où ces conditions feraient de fait partie d'un contrat de travail entre la compagnie et le syndicat.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'accord avec M. Olson. Il ne serait pas juste que M. Erb se prononce sur ce sujet car c'est une question qui ferait l'objet de négociations; M. Erb est ici aujourd'hui comme témoin pour nous exposer ses vues sur les services ferroviaires de passagers du Pacifique-Canadien et non pas sur les négociations que les employés seraient prêts à envisager au sujet des salaires ou de toute autre chose de ce genre.

• (1.05 p.m.)

M. ROCK: Vous avez probablement tout à fait raison à ce sujet; cependant, comme vous le savez sans doute, le transport aérien, qui est un moyen de transport très rapide, fait concurrence au transport ferroviaire et je crois que les trains pourraient rouler plus vite à la suite de progrès techniques à venir. Je crois donc que les gens qui représentent le syndicat devraient aussi se préparer pour l'avenir. En d'autres mots, je crois que ceci est très important pour l'avenir et qu'ils devraient se préparer en conséquence. En fait, on a demandé seulement une question aujourd'hui au sujet du train omnibus. Il y a deux employés à bord du train omnibus alors qu'il y en a seulement un dans les autocars; je crois que dans ce cas aussi les représentants des employés devraient nous dire eux-mêmes s'ils croient qu'il est raisonnable d'avoir deux employés à bord du train omnibus alors qu'un seul homme pourrait le conduire. Ces choses sont toutes importantes et je crois qu'elles ne sont pas discutées aux assemblées générales lorsque les représentants du syndicat se réunissent. Seulement un certain nombre de gens siègent sur les comités qui préparent ces exposés. On ne tient pas une assemblée générale à laquelle on demanderait à tous les membres du syndicat d'exprimer par vote leur opinion; ils sont donc des représentants comme tous les autres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, ceci n'a rien à voir avec la façon dont l'exposé est présenté. C'est une question de régie interne entre les syndicats concernés. De bonne grâce et à notre demande, le syndicat des mécaniciens et des chauffeurs de locomotive et le syndicat des employés de train ont présenté cet exposé pour lequel nous leur sommes très reconnaissants. M. Erb a déjà déclaré qu'il n'était pas prêt à répondre à cette question parce qu'il n'est pas autorisé à le faire et je ne crois pas qu'il devrait maintenant être obligé à répondre à une question s'il n'est pas prêt à le faire. Je crois qu'il vous a donné une réponse très raisonnable à votre question.

M. ERB: Je pourrais peut-être répondre à une partie de la question qu'a soulevée monsieur lorsqu'il a demandé pourquoi un seul homme ne pourrait pas conduire un train omnibus. Le train est un moyen de transport tout à fait différent des autres en ce sens que vous roulez sur deux rails; à plusieurs endroits, on doit se placer sur une voie d'évitement ou envoyer un signaleur pour assurer la protection des passagers qui sont dans le train et en même temps, quelqu'un doit demeurer à bord pour s'occuper des passagers. Ce genre de choses est régi par la Commission des transports et ses décisions sont souvent différentes de celles que nous serions prêts à accepter. La conduite d'un autocar est tout à fait différente de celle d'un train pour ce qui est de la composition du personnel requis; prenons l'exemple des contrôleurs; leur nombre varie selon la longueur du train et le nombre de voitures qu'il comporte; il varie aussi selon qu'ils doivent s'occuper de bagages ou non; il n'y a pas de règlement établi à l'effet qu'il doivent nécessairement y avoir deux employés à bord d'un train omnibus car il est tout à fait inconcevable que le mécanicien qui conduit le train puisse en même temps en descendre à tout moment pour s'occuper de l'aiguillage, remonter à bord, redescendre de nouveau pour manœuvrer les aiguilles et repartir. Ce serait tout à fait ridicule. C'est un moyen de transport complètement différent.

M. ROCK: C'est précisément pour cette raison que nous sommes ici, afin de nous faire une idée plus exacte au sujet de ces questions importantes.

M. CARON: J'ai jeté un coup d'œil sur l'exposé présenté par la Fédération du travail de l'Alberta. L'exposé du Pacifique-Canadien affirmait que la compagnie avait dû se plier aux augmentations de salaire et que c'était là une des raisons du malaise actuel. Est-ce que les augmentations de salaire ont été les mêmes au Pacifique-Canadien et National-Canadien?

M. ERB: A peu près les mêmes.

M. CARON: Vous avez affirmé dans votre exposé que la compagnie du Pacifique-Canadien pourrait en 1967 avoir cessé d'exploiter un service ferroviaire de passagers. Croyez-vous que le Pacifique-Canadien s'efforce d'abandonner l'exploitation d'un service de passagers et désire seulement exploiter le transport des marchandises?

M. SPARROW: Je crois que cette affirmation faisait suite à un commentaire du président de la compagnie du Pacifique-Canadien, fait à une réunion du bureau de direction il y a quelques années; il a fait ce commentaire à ce moment-là et nous y avons seulement fait allusion dans notre exposé.

M. CARON: Ce commentaire a été fait par le président de la compagnie du Pacifique-Canadien.

M. SPARROW: Il a dit que c'était là une possibilité.

M. CARON: Croyez-vous qu'à la suite de la nomination de M. Sinclair comme nouveau président il est possible que la politique de la compagnie à cet égard soit changée? Car il s'agit bien d'une question de politique de la compagnie.

M. ERB: Je crois que nous arrivons à un genre de questions auxquelles il est très difficile à des employés de répondre. Nous sommes en mesure de dire seulement ce que nous avons constaté au cours des quelques dernières années; ce qui me renverse, c'est la facilité avec laquelle la population canadienne oublie ce qui s'est passé au cours des dix dernières années, de ces douze dernières années, les transformations qui se sont produites dans le domaine du transport dans les années d'après-guerre et la ligne de conduite que ce sont tracée certains organismes parce qu'ils croyaient que c'était là la politique à suivre. Je suis porté à me demander quelquefois ce que nous faisons tous alors que des choses qui ont été projetées il y a des années se réalisent.

M. CARON: J'admets que vous vous êtes placés dans une situation nouvelle en venant ici en tant qu'employé, mais vous avez pris ce risque en décidant de venir car vous saviez que nous allions aussi poser des questions.

M. ERB: On doit dire aussi que c'est notre choix et que si nous étions restés chez nous et n'avions rien fait nous aurions été de bien pauvres citoyens.

M. CARON: Vous avez le droit de répondre, mais je ne crois pas que nous ayons le droit de poser cette question. Vous prétendez aussi qu'à bord du train de Calgary à Edmonton, il n'y a plus de vendeurs de journaux qui vendent des sandwichs et toutes sortes de choses de ce genre. Il n'y a plus de vendeurs de journaux à bord du train de Calgary à Edmonton.

M. ERB: Je crois comprendre, d'après les contrôleurs, que tel est le cas.

M. MCEWAN: Je veux simplement vous poser cette question monsieur Erb. A la page 5 de votre exposé, vous faites allusion à la Commission du transport et on y lit à la quatrième ligne:

> «Nous espérons que votre Comité étudiera attentivement la composition de la commission et recommandera peut-être des transformations dans sa structure afin de lui permettre d'être mieux en mesure de régler les problèmes qui existent aujourd'hui dans le domaine du transport.»

Je voudrais que vous nous donniez plus de détails. Dites-nous ce qui, d'après vous et votre fraternité, devrait être fait en ce qui concerne cette commission.

Auparavant, je tiens à mentionner le mémoire présenté conjointement par la Fédération de l'Alberta et le Conseil du travail de Calgary dans lequel on proposait la création d'une nouvelle commission composée de députés et de représentants de la population canadienne. Pourriez-vous nous donner plus de détails et faire part de vos propositions aux membres du comité.

M. ERB: Ce que j'ai à dire au sujet de cette question, vous l'avez probablement entendu à maintes reprises au cours des trois dernières années de la part de nos représentants législatifs nationaux qui ont fait des instances auprès de votre comité. Ce problème a été porté à ma connaissance à la suite de l'abandon d'une voie du *New York Central* qui a entraîné l'abandon d'une voie qui se rendait jusqu'à Ottawa; nous avons fait des appels et des représentations auprès de la Commission des transports pour que les employés en question soient remboursés en vertu des articles 182 et 168, je crois, de la loi sur les chemins de fer. Les négociations ont duré 3 ans et notre appel a été rejeté. Nous avons alors saisi les tribunaux de cette question; nous sommes même allés devant la Cour suprême qui a rejeté notre appel. Depuis 1957, nous avons fait des représentations auprès des comités parlementaires, etc. afin de faire corriger ces lois et enfin, lorsque le bill C-120 a été présenté, les recommandations et la protection que nous avons demandées n'y figuraient pas. La commission telle qu'elle existe ne peut régler ces questions que dans la mesure où la loi lui permet de le faire. Si un problème de cette nature se produit, s'il y a un conflit au sujet d'un article qui ne dépend que d'une question de construction, le premier but de la loi, d'après nous, est de protéger les travailleurs affectés, comme c'est le cas des employés qui travaillaient le long de ce parcours du *New York Central* mais ces employés n'ont pas été protégés parce que les deux articles 168 et 182 n'étaient pas reliés l'un à l'autre. Si les commissaires en avaient eu le pouvoir, la question aurait pu être renvoyée à une sorte de comité parlementaire auquel nous aurions pu nous adresser afin d'obtenir justice sans avoir à faire des efforts pendant cinq ans en vue de faire modifier la loi. Les changements que nous souhaitions n'ont pas été apportés et nous devrons probablement travailler encore cinq ans avant de les obtenir. En attendant, notre mode de vie se transforme si rapidement que tout le monde a oublié les employés du *New York Central*. Nous voulons obtenir une forme de protection légale de la part de ceux qui peuvent nous l'accorder.

M. MACEWAN: Approuvez-vous ce que demande la fédération de l'Alberta dans son mémoire? Quel genre de commission ou de comité devrait être créé, selon vous, afin de s'occuper de ces questions?

• (1.15 p.m.)

M. ERB: A mon avis, M. Leslie a traité de cette question d'une façon très intéressante. Vous savez très bien que si on nomme une commission composée de députés et de quelques experts qui ne seraient pas des politiciens, que les pressions politiques et autres qui s'exerceraient avec le temps auraient bientôt pour effet de la paralyser et que serait-il possible de faire sous un régime démocratique? En notre qualité de citoyen, nous devrions pouvoir faire ces recommandations même si, d'une certaine façon, je me vois forcé d'admettre avec le conseiller Leslie que cette commission ne sera d'aucune utilité si elle était composée de membres de cette législation. Il faudrait pouvoir adopter un système en vertu duquel les différents comités et commissions pourront fonctionner, faire leur travail et prendre leur responsabilité.

M. SPARROW: Je crois que nous souhaitons avant tout que la commission ait plus que des pouvoirs de règlementation. La commission devrait se composer de gens qui ne seraient pas nommés à titre permanent et qui devraient rendre compte de leur travail, soit à l'électorat ou à quelqu'un d'autre, plutôt que de

bénéficie de la situation dont jouissent les membres actuels de la commission des transports.

M. MacEwan: Ne croyez-vous pas que la commission devrait pouvoir établir la politique à suivre?

M. Sparrow: Elle devrait avoir certains pouvoirs de règlementation, mais beaucoup de ces pouvoirs existent déjà. Il ne faudrait pas qu'elle soit constituée comme elle l'est actuellement.

M. MacEwan: Pourriez-vous nous faire des propositions qui nous seraient utiles. Vous nous demandez de songer au genre de commission qui devrait être établie.

M. Erb: Vous lui conférez presque le même genre de pouvoirs dont se plaignent beaucoup de citoyens de l'Alberta qui se voient imposer par décrets du conseil et autres mesures du même genre adoptées par le gouvernement de l'Alberta beaucoup de choses qui ne leur plaisent pas; ils n'ont toutefois aucun moyen d'interjeter appel en ce qui concerne ces décisions. C'est un décret du conseil ou une ordonnance de la commission et il est impossible d'interjeter appel. Est-ce ce que vous voulez? Voilà des questions auxquelles je crois que vous êtes beaucoup plus en mesure de répondre que nous.

M. MacEwan: Je croyais que nous pourrions aider à la création d'une commission. Vous nous avez demandé d'étudier la question.

M. Bell (*Saint-Jean-Albert*): Je crois que le témoin a fait des observations justes. Ne laissez-vous pas entendre à la page 4 de votre mémoire que le National-Canadien devrait peut-être se préoccuper plus qu'il ne le fait actuellement des efforts que tente le Pacifique-Canadien en vue d'abandonner le transport des voyageurs. De cette façon, le Pacifique-Canadien pourrait transporter uniquement des marchandises et devenir un concurrent sérieux pour le National Canadien.

M. Erb: Bien entendu, vous savez parfaitement que le National Canadien se trouve dans une situation à peu près semblable à celle des comités parlementaires. La population canadienne semble croire que l'administration du National Canadien doit lui rendre des comptes et au cours de certaines négociations ou à la suite de certains événements qui ont eu lieu, la direction du National-Canadien s'est trouvée dans une situation embarrassante à cause de la pression populaire. Croyez-vous qu'ils diront quelque chose à ce sujet à l'heure actuelle? Je ne devrais pas exprimer des idées comme celle-ci car je vais me mettre dans l'eau bouillante.

Le président: Vous êtes ici pour donner des explications, Monsieur Erb.

M. Bell (*Saint-Jean-Albert*): La conclusion qui découle de ceci c'est que nous, comme députés, devrions avoir la responsabilité de veiller à ce que le transport des voyageurs soit réparti de façon équitable entre les deux sociétés de sorte que les événements que vous redoutez ne se produisent pas. C'est la possibilité que le National Canadien s'adresse éventuellement à nous pour obtenir des subventions supplémentaires ou de nouvelles mesures législatives qui lui permettraient de résoudre les difficultés financières qu'il aurait pu éprouver à la suite de la concurrence livrée dans le domaine du transport des marchandises.

M. Erb: C'est juste. Je crois aussi que le Canadien National tente tous les efforts possibles afin d'attirer plus de voyageurs pour que ce service soit rentable. Je ne crois pas que le fonctionnement de leur entreprise soit bien différent de celui du Pacifique Canadien; c'est essentiellement le même genre d'entreprise. C'est le même problème.

M. Bell (*Saint-Jean-Albert*): Mais ils peuvent aller à l'encontre de leur propre but.

M. ERB: Ils peuvent aller à l'encontre de leurs propres intentions mais ils peuvent aussi prouver que ce genre de service est nécessaire.

M. REID: J'ai plusieurs questions à poser. A la page 4, Monsieur Erb, vous accusez le Pacifique-Canadien de vouloir laisser le service des voyageurs au Canadien-National. Certains points devraient être précisés. Quel est le premier but d'une compagnie de chemin de fer lorsqu'elle transporte soit des voyageurs ou des marchandises? Nous n'avons qu'un certain nombre de possiblité dans le domaine du transport ferroviaire et si on insiste sur le transport des voyageurs, il faudra le faire au dépend du transport des marchandises; il faut donc à un certain point faire un choix. Ce comité devra donc tenter de décider s'il est plus important de transporter des marchandises ou des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: C'est une question trop générale.

M. ERB: Je ne crois pas que ce soit la bonne façon d'envisager le problème, étant donné le fait que certains articles ne peuvent être transportés que par chemin de fer. Vous avez vu ce qui s'est produit au cours des cinq dernières années; les autres moyens de transport ont fait concurrence au chemin de fer pour le transport de certains articles et les sociétés de chemin de fer se sont trouvées dans une situation très délicate. Ils ont dû transformer toute leur façon d'envisager le transport des marchandises par chemin de fer. La façon dont ils transportent maintenant les automobiles constitue un exemple de ceci. Il est dommage que les compagnies de chemin de fer ne puissent pas faire des expériences afin de découvrir tout ceci avant de passer par un cycle de profits et de pertes qui affecte non seulement la compagnie de chemin de fer mais aussi beaucoup d'autres personnes. On ne peut pas dire que d'un côté, il y ait les voyageurs et de l'autre, les marchandises.

M. REID: C'est là tout le problème et ceci m'amène à l'autre question que vous avez soulevé à la page 6 lorsque vous avez parlé d'une politique nationale des transports. La raison pour laquelle nous tenons cette audience et nous discutons de l'efficacité des services offerts aux voyageurs n'est-elle pas le fait que les chemins de fer ne sont plus le moyen de transport le plus important au Canada, comme ils l'étaient autrefois, et qu'ils se voient menacés par d'autres moyens de transport. Je songe aux pipe lines, aux avions et je crois que si nous établissions une politique nationale en matière de transports ou une commission nationale des transports qui étudierait tous les moyens de transport qui se font concurrence, les chemins de fer, au lieu d'être considérés comme un élément essentiel de la politique canadienne, perdraient de leur importance.

M. SPARROW: J'estime que c'est très peu probable.

M. REID: Pourquoi?

M. SPARROW: Comme vous l'avez souligné, certains articles doivent être transportés et les chemins de fer perdront certainement le transport sur de courtes distances, ils perdront aussi le transport des petites quantités de marchandises. Le transport de produits comme la potasse, le blé, le charbon ou d'autres produits qui se vendent en quantités considérables ne se fera certainement pas par camion. Du moins je préfère croire que nos routes ne seront pas encombrées par ce genre de produits.

M. REID: Pourquoi pas un pipe-line?

M. SPARROW: Il est possible de construire des pipe-lines. Bien entendu, si nous voulons faire des prévisions vingt ans à l'avance, nous pouvons songer à cette possibilité.

M. REID: Ne croyez-vous pas que ce comité doive songer à l'avenir afin d'évaluer les perspectives qui s'offrent à nous et de prendre des décisions qui seront valables pour une période de dix ou quinze ans.

M. SPARROW: Nous espérons que le comité étudiera la situation au fur et à mesure que les changements se produiront au cours des vingt prochaines années.

M. REID: Mais lorsqu'il faut faire des immobilisations évaluées à des centaines de millions de dollars, ce qui est le cas, la décision doit être prise maintenant. Il est fort possible que ce comité décide d'ordonner au Pacifique Canadien ou de recommander, du moins, au Parlement, de remettre le *Dominion* en service et de forcer la compagnie à y offrir les mêmes avantages que dans le cas du *Canadian*. C'est un investissement qui pourrait s'élever à une somme de 50 millions de dollars.

M. ERB: Ce n'est pas la façon dont j'envisage le problème. Je crois plutôt ceci. L'été, en particulier, le *Canadian* comptera à l'avenir plus de 30, 34 ou 36 wagons. Il y quelque temps, un chef de train qui devait s'occuper d'un train de 34 wagons en route pour Medicine Hat est arrivé à Medicine Hat avant même d'avoir pu poinconner les billets d'un bout à l'autre du train. Ne serait-il pas possible au lieu d'avoir un seul train de 34 wagons muni de deux salles à diner, etc., d'avoir plutôt deux trains qui compteraient de 12 à 14 wagons chacun. Ceci nécessiterait une légère augmentation de la force motrice. Au lieu d'utiliser trois locomotives pour tirer 34 wagons, on se servirait de deux locomotives pour en tirer 12 et ces deux locomotives pourraient certainement voyager plus vite que trois locomotives qui doivent tirer 34 wagons.

M. REID: Vous avez alors deux problèmes qui haussent le coût. D'abord, il faut, plus de main-d'œuvre et deuxièmement vous allez à l'encontre de tous les principes qui régissent le domaine des transports. Je songe à cet avion que la compagnie d'aviation Pan-American a commandé et qui pourra recevoir 475 passagers.

M. ERB: Vous m'avez amené à m'écarter du but de mon témoignage au nom de notre fraternité, nous croyons qu'il y un certain mode de transport qui sera requis à l'avenir. Mon père ne peut plus conduire sa voiture parce qu'il ne peut faire renouveler son permis. Il est incapable d'obtenir un permis. Il habite une localité située entre cette ville et Edmonton, localité qui n'est desservie que par le train de jour du Pacifique Canadien. Les autobus ne se rendent pas en ville. La route principale se trouve à quatre milles de la ville et la route secondaire est à deux milles de la ville. Si quelqu'un veut se rendre à Didsbury par autobus, il doit descendre au poste d'essence, téléphoner à quelqu'un et espérer qu'on pourra venir le chercher. J'ai été très étonné de voir que certaines de ces villes situées le long de la voie n'aient pas envoyé de représentant et n'aient pas présenté de mémoire. Je crois que ceci dépend du fait que la situation est devenue telle que, si je puis me permettre cette expression, les gens sont devenus quelque peu mécontents et désappointés, qu'ils se demandent comment on peut en être arrivé là, avec cette politique et avec tout ce qui entre dans le tableau. Je ne sais pas comment nous en sommes venus à tenter de formuler ici aujourd'hui une politique économique à l'intention du Pacifique-Canadien. Nous voulons simplement dire ici que nous croyons qu'il est nécessaire de continuer à offrir un service de transport des voyageurs par chemin de fer. Je crois qu'au cours des vingt prochaines années, si notre société doit continuer à évoluer dans un sens favorable, la génération plus âgée pourra passer ses vacances dans nos centres de villégiature mais avec l'état actuel des routes qui sont maintenant encombrées, les personnes âgées hésiteront à prendre leurs voitures.

M. REID: J'hésite moi aussi.

M. ERB: Ils se trouvent certainement dans une situation où ils ne peuvent pas voyager par autobus parce que si vous avez déjà voyagé sur un Greyhound

pendant une période de 48 heures, vous savez que c'est un mode de transport assez dur pour les reins etc. Les personnes âgées n'aiment pas cela. Les personnes âgées préfèrent voyager par train et nous en revenons à cette question. C'est ce que nous voulons souligner. Nous revenons à ce mode de transport. Pendant un certain temps, ce service a semblé en voie de disparition. Je crois qu'il reprend maintenant de la vogue et c'est à la lumière de ce fait que je voudrais que vous songiez à cette question.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois qu'il serait peut-être le temps de lever la séance et de poursuivre notre interrogatoire à...

M. REID: Combien de questions reste-t-il?

Le PRÉSIDENT: Ma liste porte les noms de M. Ballard, de M. Olson et de M. Rock. J'aimerais savoir combien d'autres personnes désirent poser des questions.

M. BOULANGER: Pourquoi ne pas terminer maintenant?

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Ballard.

M. BALLARD: Monsieur le président, M. Bell a posé la question que j'avais l'intention de soulever et je vais donc céder la parole à quelqu'un d'autre.

M. OLSON: Monsieur Erb, je désire vous poser une question au sujet de la déclaration que vous avez faite à la page 2; je cite:

> C'est avec tristesse que les employés du Pacifique-Canadien ont pu voir se détériorer les services offerts aux voyageurs.

Ceci a-t-il eu un effet néfaste sur le moral des employés du Pacifique-Canadien, des équipes qui travaillent sur les trains et des autres employés?

M. ERB: Je ne crois pas que ce soit le seul facteur qui ait affecté leur moral mais je puis vous dire ceci; lorsque j'ai commencé à travailler pour le chemin de fer il y a environ 18 ans et demi, j'étais très fier de me mêler à mes camarades pendant mes moments de loisir et de rencontrer d'autres gens; l'employé du Pacifique-Canadien était très fier de travailler pour cette compagnie. Eh bien, ce sentiment n'existe plus maintenant.

M. OLSON: Est-ce que cette perte de fierté ou cette baisse de moral a affecté l'efficacité et le bon fonctionnement du chemin de fer?

M. ERB: Je ne puis pas dire que ceci a vraiment eu un effet.

M. OLSON: Croyez-vous que pour rendre plus attrayants les services offerts aux voyageurs par le Pacifique-Canadian, il serait bon que le personnel soit fier de la qualité des services qu'il est en mesure d'offrir?

M. ERB: Certainement.

M. OLSON: Ceci n'existe plus à l'heure actuelle?

M. SPARROW: Ce n'est pas aussi évident qu'il y a 15 ans.

M. ROCK: Permettez-moi de poser ma question autrement pour qu'elle soit acceptable. Quelle collaboration votre fraternité a-t-elle manifesté à l'endroit des compagnies de chemin de fer lorsqu'il s'est agit de négocier des contrats de travail qui touchaient à des changements techniques apportés précédemment, à des changements qui devaient se produire et au service plus rapide qui a été inauguré?

Le PRÉSIDENT: C'est la même question.

M. ERB: Puis-je répondre à cette question?

M. ROCK: Ce n'est pas la même question.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, monsieur Rock. M. Erb va répondre à votre question et je vous prierais de ne pas perdre patience.

M. ERB: Je vais répondre que j'estime que nous avons collaboré avec la compagnie de chemin de fer dans la même mesure où la compagnie de chemin de fer a collaboré avec nous dans les limites de la loi que nous devons respecter.

M. ROCK: En autres mots, il n'y a pas vraiment de réponse.

Le PRÉSIDENT: Vous n'aimez peut-être pas la réponse qui vous a été donnée mais votre question a fait l'objet d'une réponse et ce commentaire n'est pas juste étant donné que vous avez reçu une réponse.

M. PASCOE: Monsieur le président, lors de notre audience de samedi, on a mentionné le cas des personnes âgées qui voulaient voyager davantage sur les trains. Je voudrais simplement poser une question au sujet d'une déclaration qu'on a faite en ce qui concerne les laisser-passer dont jouissent les employés du Pacifique-Canadien à la retraite. Croyez-vous que cela représente un aspect de leur droit à voyager maintenant sur les trains et qu'il s'agit d'une forme de rémunération?

M. ERB: C'est une question que l'organisation a tenté de faire valoir par le passé au cours de ses négociations avec la compagnie. A un certain moment, la compagnie a laissé entendre que ce droit de passage représentait une certaine proportion de nos salaires et que nous devrions par conséquent faire des demandes moins considérables. Je me demande quelle valeur la compagnie attribuerait à nos laisser-passer à l'heure actuelle? Je puis vous dire que d'après un avis émis récemment par la compagnie, si je dois utiliser mon laisser-passer dans les trains de la compagnie, il faut que je paie le prix du billet, que je remplisse une certaine formule et que je demande ensuite un remboursement. Si je dois me rendre à Edmonton, il faut que j'obtienne un certificat me permettant de voyager à moitié prix pour monter à bord du train de jour de la compagnie jusqu'à Edmonton. Si je puis réserver un wagon-lit, je peux me servir de mon laisser-passer mais je dois payer le coût du wagon-lit. Autrement, je dois obtenir la permission de voyager à la moitié du prix et payer la moitié du prix de mon billet sur ce train de jour. Cela n'est certainement plus la situation qui existait lorsque j'ai commencé à travailler pour la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): A deux reprises ce matin on a mentionné le fait que les vendeurs de journaux ont été retirés des trains de jour. Qui a pris cette décision? Les vendeurs de journaux ne relèvent-ils pas d'une compagnie indépendante, compagnie qui prendrait cette décision elle-même?

M. SPARROW: Je crois qu'ils relèvent de la section des services de wagon-lit, de wagon-restaurant et de wagon-fumoir de la compagnie des chemins de fer. Ils font partie de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. CARON: Est-ce la compagnie qui a pris cette décision? Qui a décidé de les enlever?

M. SPARROW: Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Erb, monsieur Sparrow, je désire vous remercier de votre témoignage. Même si vous avez dit que vous n'étiez pas ici pour formuler une politique économique, ce comité en un

certain sens s'intéresse beaucoup aux questions financières et aux frais d'exploitation du Pacifique-Canadien, du *Dominion* et de beaucoup d'autres services de transport des voyageurs. Même si vous avez peut-être pensé que certaines questions ne relevaient pas de votre domaine, je puis dire, en réalité, que le comité s'intéresse à tout le domaine des transports. Je crois que votre mémoire a été bien présenté et nous a fourni certains renseignements qui s'ajoutent à ceux qui nous ont déjà été communiqués par d'autres syndicats. Vous n'avez pas de crainte à avoir parce que vous avez témoigné ici en votre qualité d'employés de la compagnie. Il y a beaucoup d'employés du Pacifique-Canadien qui ont comparu devant nous ici et à Ottawa. Je désire vous remercier de nouveau de l'excellent exposé que vous nous avez présenté.

Messieurs les membres du comité, nous avons terminé notre séance plus tôt que prévu. Nous devrions peut-être remercier les témoins qui ont comparu devant nous et qui nous ont remis des mémoires précis, instructifs et bien présentés. Je tiens aussi à vous dire que nous devons remercier très sincèrement le juge de la Cour suprême de Calgary, M. G. F. Butterwick; je veux le remercier d'avoir aimablement mis à notre disposition cette belle salle d'audience.

M. OLSON: Ne devons-nous pas nous réunir cet après-midi?

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas terminé, monsieur Olson. Je désire aussi remercier la ville de Calgary de l'hospitalité chaleureuse que nous avons reçue et qui nous est accordée aujourd'hui. Nous voulons remercier en particulier un membre de ce comité, M. Ballard, pour le travail qu'il a fait ici en notre nom. Nous ne siégerons pas cet après-midi. Nous lèverons la séance maintenant et nous nous rendrons au Petroleum Club où nous prendrons le déjeuner; c'est M. Ballard qui a pris des dispositions à cet effet. L'autobus viendra nous chercher à la gare à 4 heures, à moins que vous ne préfériez qu'il vienne à 3 heures. L'autobus sera à la gare à 4 heures. C'est un voyage de 3 heures 45 minutes.

M. BOULANGER: Pourquoi les autobus n'arriveraient-ils pas plus tôt; nous pourrions partir à 3 heures et demie?

Le PRÉSIDENT: Nous ne siégeons pas cet après-midi, monsieur Caron. Nous avons terminé notre audience. A l'ordre, s'il vous plaît!

Le mémoire de M. Barron a été ajouté au compte rendu. Je crois que M. Barron m'a dit qu'il ne se sentait pas très bien. Il est venu ici mais il ne se sentait pas bien.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Nous devons retourner au train afin de nous rafraîchir et de nous préparer à notre départ pour Medicine Hat.

Le PRÉSIDENT: Nous avons pris des dispositions pour que l'autobus soit ici à 4 heures. Il n'y aura pas de changement. Nous levons la séance jusqu'à 10 heures demain matin à Medicine Hat.

APPENDICE «N»

Le 5 mai 1966.

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS,

CHAMBRE DES COMMUNES
Ottawa, Canada.

Messieurs,

Pour faire suite à l'avis envoyé le 19 avril dernier, je soumets ce qui suit;

Le premier accord de 1880 prévoyait, entre autres choses:

a) Que le Pacifique-Canadien entretiendrait et exploiterait à perpétuité et d'une manière efficace le chemin de fer du Pacifique-Canadien et que

b) En contrepartie, le gouvernement du Dominion s'engageait par conséquent à verser à ladite compagnie de chemin de fer la somme de 25 millions de dollars en argent comptant et à remetttre à ladite compagnie de chemin de fer 25 millions d'acres de terres.

Quelques années plus tard, ladite compagnie a créé et a exploité plusieurs filiales—hôtels, sociétés immobilières, sociétés de navigation—dont aucune n'a aidé la compagnie de chemin de fer à s'acquitter de son obligation «d'entretenir efficacement» les installations de la compagnie de chemin de fer et de fournir les services requis.

Il est toutefois reconnu que ces filiales ont rapporté des bénéfices énormes.

La compagnie prétend toutefois que l'exploitation du chemin de fer a entraîné un déficit et elle a tenté d'abandonner partiellement l'exploitation du chemin de fer, sans aucune raison valable si on tient compte de l'accord de 1880.

D'un autre côté, si depuis 1880 50,000,000 de personnes s'étaient établies dans l'Ouest, ce qui aurait permis à la compagnie de chemin de fer de réaliser des bénéfices énormes, la compagnie aurait-elle été prête à rembourser au gouvernement une partie de ses bénéfices? Il n'est guère nécessaire de répondre à cette question.

Le problème suivant est la demande faite par la compagnie auprès de la commission des transports afin d'obtenir la permission de faire cesser les services d'un de ses deux trains transcontinentaux qui assurent le transport des voyageurs, soit le *Dominion*.

On peut naturellement se demander si ladite commission a les pouvoirs requis pour étudier une telle demande et pour rendre un jugement. Il conviendrait de mentionner ici la loi sur les chemins de fer et en particulier les articles 3 et 2 (28).

L'accord de 1880 a été ratifié par une loi spéciale du parlement adoptée en 1881 dans laquelle il est établi clairement que ladite loi ne confère pas à la commission les pouvoirs nécessaires pour envisager la perspective d'une modification de l'accord.

En ce qui concerne la situation qui existe à Calgary, le chemin de fer traverse la ville et la divise en deux parties, un secteur nord et un secteur sud. Très peu de rues traversent la ville de part en part, ce qui rend la circulation difficile. Il y a un viaduc au niveau de la 1re avenue est; il n'y en a pas sur la rue Centre; il y a un autre viaduc sur la 1re avenue ouest et aucun le long des rues suivantes: 2e avenue ouest, 3e avenue ouest, 5e avenue ouest, 6e avenue ouest, 7e avenue ouest, 9e avenue ouest, 10e avenue ouest, 12e avenue ouest et 13e avenue ouest. A cause de cela, le cours de la circulation a dû être détourné de la route principale et orienté vers les quelques traverses de passages à niveau, ce qui a créé des encombrements à ces endroits et ce qui a beaucoup nui à la circulation.

Cette compagnie occupe, en vertu de son droit de passage, le terrain le plus précieux de la ville de Calgary, et cela, pour permettre le passage d'un train de voyageurs, le *Canadian*.

D'un autre côté, on sait que la Compagnie a l'intention de construire un édifice qui abritera les bureaux de la «Husky Oil Company» et de reconstruire et d'agrandir son hôtel (Palliser), ce qui n'a rien à voir avec l'exploitation efficace du chemin de fer.

La Compagnie a reçu le droit de passage à travers Calgary afin de pouvoir exploiter le chemin de fer d'une façon efficace, et pour aucune autre raison.

Il n'est pas nécessaire que les voies et l'entrepôt de la Compagnie soient situés au centre de la ville et ces voies et cet entrepôt pourraient facilement être transportés plusieurs rues plus loin. L'entrepôt et les voies du National-Canadien, par exemple, ne se trouvent pas au centre de la ville (mais à neuf rues plus au sud) et cette Compagnie ne semble pas être en moins bonne posture que le Pacifique-Canadien.

Quelle différence la disposition des voies et de l'entrepôt du Pacifique-Canadien pourrait entraîner en ce qui concerne le centre de la ville, les taxes et la division de la ville en deux parties, un secteur nord et un secteur sud.

Le tout respectueusement soumis.

A. L. BARRON

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 11

SÉANCE DU MARDI 10 MAI

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

TÉMOINS:

De la ville de Medicine Hat: MM. Allan Gunter, commissaire à l'industrie; Del Pound, président du comité des transports de la Chambre de commerce de Medicine Hat et H. Wahl, président de l'Association locale des fleuristes; D. H. Medhurst, président de l'Association libérale de Medicine Hat; et J. R. Driscoll, président du Conseil du travail de Medicine Hat et de la région.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
2301—1

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 11

SÉANCE DU MARDI 10 MAI 1966

Medicine Hat (Alb.)

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

TÉMOINS:

De la ville de Medicine Hat: MM. Allan Gunter, commissaire à l'industrie; Del Pound, président du comité des transports de la Chambre de commerce de Medicine Hat et H. Wahl, président de l'Association locale des fleuristes; D. H. Medhurst, président de l'Association libérale de Medicine Hat; et J. R. Driscoll, président du Conseil du travail de Medicine Hat et de la région.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
23801—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. H. Pit Lessard

et Messieurs

Andras
Ballard
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Boulanger
Byrne
Cantelon
Caron
Carter
Fawcett
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Hymmen
MacEwan
McWilliam
O'Keefe
Olson
Pascoe
Reid
Rock
Saltsman
Sherman
Southam
Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*)—(25)

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 10 mai 1966
(20)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 45 du matin, heure avancée des Prairies, au Palais de justice de la ville de Medicine-Hat (Alberta).

Membres présents: MM. Andras, Ballard, Bell (*Saint Jean-Albert*), Boulanger, Byrne, Cantelon, Caron, Carter, Fawcett, Howe (*Wellington-Huron*), Hymmen, Lessard, Macaluso, MacEwan, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Rock, Saltsman, Sherman, Southam et Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*)—(24).

Aussi présents: De la ville de Medicine-Hat: MM. Allan Gunter, commissaire à l'industrie, Del Pound, président du comité des transports de la Chambre de commerce de Medicine-Hat et H. Wahl, président de l'Association locale des fleuristes.

Le Comité reprend l'étude de la question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien.

Le président ouvre la séance et invite M. Gunter à présenter son mémoire, au nom de la Ville de Medicine-Hat et des municipalités d'Empress et de Brooks; ensuite on l'interroge à ce sujet.

Ensuite, sur la motion de M. Reid, appuyé par M. Lessard,

Il est décidé à l'unanimité:—Que le mémoire présenté au nom de la Ville de Medicine-Hat soit imprimé en appendice aux *Procès-Verbaux et Témoignages* d'aujourd'hui. (*Voir l'appendice «O»*).

Après l'interrogatoire du témoin, le président, au nom du Comité, remercie M. Gunter qui se retire.

M. Del Pound est ensuite prié de présenter un mémoire au nom de la Chambre de commerce de Medicine-Hat et on l'interroge à ce sujet.

Ensuite, sur la motion de M. Boulanger, appuyé par M. Thomas,

Il est décidé à l'unanimité:—Que le mémoire présenté au nom de la Chambre de commerce de Medicine-Hat soit imprimé en appendice aux *Procès-Verbaux et Témoignages* d'aujourd'hui. (*Voir l'appendice «P»*).

M. H. Wahl est ensuite appelé à témoigner. Il donne lecture de son mémoire. Toutefois, la poursuite de son interrogatoire est remise à la séance de l'après-midi.

A 12 h. 15 de l'après-midi, heure avancée des Prairies, la séance est levée jusqu'à 2 heures cet après-midi, heure avancée des Prairies.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(21)

Le Comité permanent des transports et des communications est convoqué à nouveau à 1 h. 55 de l'après-midi, H.A.P., sous la présidence de M. Macaluso.

Membres présents: MM. Andras, Ballard, Bell (*Saint Jean-Albert*), Boulanger, Byrne, Cantelon, Caron, Carter, Fawcett, Howe (*Wellington-Huron*), Hymmen, Lessard, Macaluso, MacEwan, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Rock, Saltsman, Sherman, Southam et Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*)—(24).

Aussi présents: MM. H. Wahl, D. H. Medhurst, président de l'Association libérale de Medicine-Hat, J. R. Driscoll, président du Conseil du Travail de Medicine-Hat et de la région.

Le président ouvre la séance.

Sur la motion de M. Andras, appuyé par M. Olson,

Il est décidé à l'unanimité:—Que les mémoires suivants, y compris deux documents, soient imprimés en appendice aux *Procès-Verbaux et Témoignages* d'aujourd'hui:

a) *Medicine Hat Downtown Kiwanis Club*, 10 mai 1966. (*Voir l'appendice «Q»*).

b) *Medicine Hat Downtown Kiwinis Club*, 10 mai 1966. (*Voir l'appendice «R»*).

Ensuite, M. Wahl, le témoin, est longuement interrogé.

Après l'interrogatoire du témoin, le Comité, par l'entremise de son présicent, remercie M. Wahl qui se retire.

M. Medhurst est ensuite appelé à témoigner. Il donne lecture d'un mémoire et on l'interroge à ce propos.

Après l'interrogatoire, le président remercie le témoin qui se retire.

Ensuite, le président invite le prochain témoin, M. Driscoll, à donner lecture de son mémoire, après quoi on interroge le témoin à ce propos.

Après l'interrogatoire du témoin, le président remercie M. Driscoll qui se retire.

Avant de lever la séance, le président, au nom du Comité, exprime sa reconnaissance et ses remerciements à M. A. R. Hay, préfet et greffier de la cour Suprême, qui a bien voulu permettre au Comité de se réunir au Palais de justice.

Le président remercie également la Ville de Medicine-Hat de son hospitalité et de sa bienveillance.

A 3 h. 30 de l'après-midi, H.A.P., M. Fawcett propose, appuyé par M. Boulanger, que le Comité s'ajourne jusqu'à 10 heures du matin, H.N.C., le 11 mai 1966, alors que le Comité se réunira dans la salle du conseil municipal de Moose-Jaw (*Saskatchewan*).

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrés à l'aide d'un appareil électronique*)

Medicine-Hat (Alberta)
Le MARDI 10 mai 1966

• (10.00 a.m.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Ce matin, on nous présentera des mémoires établis par la ville de Medicine-Hat. On nous présentera également deux brefs mémoires au nom de la municipalité de Brooks, la municipalité de Maple Creek, de la Chambre de commerce de Medicine-Hat et de la municipalité de Bow Island. Les représentants de la municipalité de Bow Island sont-ils présents? Pas encore.

D'après notre liste, le Conseil du travail de Medicine-Hat doit nous présenter un mémoire, mais il nous a fait savoir que ce n'est pas pour aujourd'hui. L'Association des fleuristes nous présentera le sien; le mémoire qu'on distribue présentement est celui de l'Association libérale de Medicine-Hat. Voici l'ordre selon lequel nous entendrons les mémoires: La Ville de Medicine-Hat, la chambre de commerce, l'Association des fleuristes, la municipalité de Bow Island, pourvu que ses représentants soient alors présents, et l'Association libérale de Medicine-Hat. M. Allan Gunter, commissaire à l'industrie, présentera le mémoire de la ville de Medicine-Hat. Le représentant du Congrès du travail nous dirait-il s'il nous présentera un mémoire aujourd'hui. C'est ce qu'on nous avait d'abord fait savoir, mais on nous a informé aujourd'hui qu'on s'était ravisé. Présentera-t-on un mémoire aujourd'hui? Excellent, nous l'entendrons. En auriez-vous des exemplaires à remettre dès maintenant au secrétaire?

La liste s'établit donc comme il suit: la ville de Medicine-Hat, l'Association des fleuristes, le Conseil du travail de Medicine-Hat et l'Association libérale de Medicine-Hat, et dès que les représentants de la municipalité de Bow Island seront arrivés, nous les en mettrons au courant. Messieurs, je vous présente M. Allan Gunter, commissaire à l'industrie de la ville de Medicine-Hat, qui présentera le mémoire de cette ville.

M. ALLAN GUNTER (*commissaire à l'industrie, Medicine-Hat*): M. le président, membres du Comité permanent, la ville de Medicine-Hat vous souhaite la bienvenue ici ce matin et vous remercie d'être venus étudier sur place le problème qui se pose ici. Voici les instances que nous formulons: rappelons que la ville de Medicine-Hat dessert une agglomération commerciale d'environ 16,000 milles carrés, indiquée sur la page frontispice de notre mémoire. Le chiffre estimatif de la population de la région est de 65,000 âmes. La région comprend, au nord, les villes d'Acadia Valley, Oyen, Empress, en Alberta, et Eatonia, Alsask, Prelate, en Saskatchewan; dans la partie Est de la Saskatchewan, les villes de Fox Valley, Piapot, Maple Creek, Govenlock, Eastend, Consul à la frontière américaine et, en Alberta du côté ouest de Brooks, Bow Island, Foremost jusqu'à la frontière américaine. En 1960, la division du recensement n° 1, soit Medicine-Hat et district en Alberta, énumérait 50 entreprises de fabrication employant 2,074 personnes dont les salaires s'établissaient, au total, à

$7,584,000, et la valeur des expéditions effectuées par ces entreprises excédait 41 millions de dollars. La même division du recensement de 1960 établissait l'ensemble de la population à 39,140 habitants, dont 7,380 demeuraient sur 2,165 fermes. Selon la division du rencensement n° 1, l'ensemble du commerce de détail accusait un chiffre d'affaires de $33,417,000. Dans toute la région, y compris celles de la Saskatchewan et de l'Alberta, le chiffre d'affaires du commerce de détail oscille entre 45 et 50 millions de dollars. Dans le relevé des marchés effectué par le *Financial Post* en 1965, les entreprises industrielles suivantes ont été établies, selon les chiffres du BFS: je ne vais pas donner la définition de chacun d'entre eux, mais certains ont trait au revenu personnel disponible, à la vente au détail, à l'appréciation du revenu. Celui qui retiendra notre attention a trait à l'appréciation des entreprises industrielles. Voici un tableau comparatif de ces entreprises, par province et par ville, en Alberta et le long de la principale ligne du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Le mémoire renferme un certain nombre de tableaux et d'appendices auxquels M. Gunter ne s'arrête pas. Or, il serait peut-être sage de proposer l'annexion du mémoire au compte rendu. Il est proposé par M. Reid, appuyé par M. O'Keefe, que le mémoire de la ville de Medicine-Hat soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages.

(La motion est adoptée.)

M. GUNTER: Je ne vais pas vous donner lecture des détails ni des chiffres indiqués ici, car nous voulons traiter de l'aspect industriel de Medicine-Hat.

Ces données statistiques révèlent nettement que la cote industrielle de notre ville est bien supérieure à celle d'autres villes; en conséquence, nous comptons beaucoup sur tous les genres de moyens de transport, non seulement pour l'acheminement de natières premières vers nos usines et de produits finis vers nos débouchés, mais aussi pour le déplacement des hommes d'affaires qui nous rendent visite.

M. CANTELON: Monsieur le président, est-il entendu que les chiffres énoncés dans le mémoire paraîtront dans le compte rendu à l'endroit voulu?

Le PRÉSIDENT: Nous venons d'adopter une motion en autorisant l'impression en bloc, monsieur Cantelon.

M. GUNTER: Notre région, qui s'étend en Alberta et en Saskatchewan, dessert des exploitations agricoles et d'élevage de bétail établies sur des terres arides, aussi une section populeuse dotée de canaux d'irrigation, à l'ouest et au nord-ouest de Medicine-Hat, y compris des régions à proximité de Seven Persons, Bow Island, Burdett, Hays, Vauxhall, et la région EID près de Brooks et de Tilley. Dans la ville de Medicine-Hat proprement dite, l'industrialisation bat son plein et compte de nombreuses entreprises de fabrication: brique et tuile, tuyaux d'égout, vitres, engrais chimiques, pneus, fonderies, meuneries, produits de serre chaude, potteries, fabrique d'huile de lin et de cornichons, y compris les industries de service. Les taxes municipales sont comparativement basses à Medicine-Hat; les services d'utilité publique comprennent le gaz à bon marché, un excellent approvisionnement d'eau sans compter l'excellente main-d'œuvre; tous les éléments nécessaires à l'expansion industrielle. L'*Annuaire du Canada* de 1964 précise:

«Dans un pays dont la population est fort dispersée et dont les produits sont destinés tant à l'exportation qu'à la consommation intérieure dans des régions éloignées au sein du pays lui-même, des moyens de transport efficaces et économiques sont des éléments indispensables à l'existence».

Nous avons obtenu du Bureau fédéral de la statistique des chiffres relatifs aux frais d'exploitation du service-voyageurs et, à notre avis, ils ne se

comparent nullement aux chiffres présentés par le Pacifique-Canadien à l'appui de sa demande relative à l'abandon du *Dominion*. Comme en fait foi la page 1 du premier addendum de l'*Annuaire du Canada* de 1965, à la page 764, les recettes d'exploitation ont excédé les dépenses d'exploitation chaque année de 1954 à 1963. Selon l'article 2 figurant à la page 2 du premier addendum, les dépenses globales d'exploitation s'élevèrent, en 1963, à 1.14 milliard de dollars, dont la ventilation s'établit ainsi: frais de transport des voyageurs et dépenses relatives aux bâtiments, notamment les gares, cours de triage, terminus, etc., 37.2 p. 100; accessoires et entretien, 22.6 p. 100; entretien de routes, 21.1 p. 100; loyers et impôts, 5.9 p. 100; vente de billets et annonces, 2.7 p. 100 et frais divers, y cmpris les wagons-restaurant, 10.5 p. 100. L'article ajoute que ces pourcentages n'ont guère changé ces dernières années.

Pourquoi alors les dépenses relatives au *Dominion* feraient-elles exception? Sauf erreur, les chiffres énoncés par le Pacifique-Canadien dans sa déposition à l'audience concernant le *Dominion* comportaient des dépenses variables s'élevant à 33 p. 100. Or, ce sont précisément ces dépenses que nous cherchons en vain à relever dans les chiffres que nous avons ici. B. addendum 2, pages 1 à 6 du catalogue n° 5202 du BFS, données statistiques relatives à l'exploitation du Pacifique-Canadien de 1923 à 1964—d'abord, à la page 1, au cours des cinq dernières années, le nombre de voyageurs demeure relativement le même et le montant des recettes-voyageurs, même si les tarifs ont été abaissés au cours de cette période, demeure aussi relativement le même. Ensuite, les recettes ferroviaires n'ont cessé d'excéder les dépenses ferroviaires au cours de toute la période de 1923 à 1964. A la page 3, on constate que la moyenne des voyageurs par train-mille accuse une augmentation méthodique des recettes voyageurs-mille et des voyageurs par train-mille. Là encore, évidemment, la proportion des dépenses ferroviaires par rapport aux recettes ferroviaires s'établissait, en 1964, à 91.90.

A l'addendum trois, pages 1 et 2, données relatives à l'exploitation ferroviaire, page 4 du catalogue n° 52-206, 1954, du BFS, on constate, à la page 1, qu'en 1964 le trafic-voyageurs s'est accru dans le cas des 22 compagnies ferroviaires, par rapport à 1963, comme ce fut le cas aussi pour le Pacifique-Canadien. Ce dernier et les 22 autres compagnies ont accusé une augmentation proportionnelle des dépenses sur les recettes par rapport aux chiffres de 1963 s'établissant à 91.46. A la page 2, on constate qu'en mars 1965 le nombre des voyageurs payants avait diminué de 70,000 dans le cas du Pacifique-Canadien et dans celui du National-Canadien il avait accusé une légère augmentation s'établissant à environ 100,000. Addendum B. Comme je l'ai dit, ces chiffres s'appliquent au National-Canadien; j'aimerais appeler votre attention sur un article de l'addendum cinq, à la page trois. Notez que les deux flèches indiquant le volume du trafic-voyageurs de 1959 à 1963 accusent relativement peu de changement durant toute cette période tandis que la flèche relative au nombre de voyageurs payants montre, vers le bas de la feuille, une brusque baisse des recettes et j'ajoute que les tarifs-voyageurs avaient été réduits au cours de cette période.

La ville de Medicine-Hat tient à signaler au Comité qu'en 1961 elle a comparu devant la Commission des transports aériens la priant de maintenir le service local d'Air Canada de Winnipeg à Calgary en passant par Yorkton, Regina, Swift-Current, Medicine-Hat et Lethbridge. A ce moment-là, le tarif aérien de Medicine-Hat à Calgary était de $16. A l'époque des audiences, le tarif ferroviaire du Pacifique-Canadien de Medicine-Hat à Calgary fut porté de $6.10 à $4.05, sans doute avec l'assentiment de la Commission. Inutile de dire que le service par avion a dû abandonner la partie, ne pouvant soutenir la concur-

rence. On a maintenant haussé le tarif ferroviaire à $8.80 de Medicine-Hat à Calgary. Comment peut-on modifier ces tarifs avec autant de désinvolture.

Nous signalons au Comité que le transport au Canada est un service d'utilité publique au même titre que l'électricité, le gaz et l'eau et que ce n'est qu'à l'égard des lignes principales où le service, on peut s'y attendre, a été raisonnablement amélioré qu'on est motivé d'augmenter les tarifs. D'après les journaux, il semblerait que le National-Canadien accroît et améliore son service-voyageurs tandis que le Pacifique-Canadien cherche depuis quelques années à le réduire. Il ne s'agit pas de constater un fait mais de savoir ce qui constitue un service raisonnable et, à notre avis, il appartient à l'autorité compétente en la matière, la Commission, de se prononcer à cet égard. Nous ne cherchons pas ni préconisons-nous des subventions. Selon nous, les Canadiens sont prêts à payer le prix des services dont ils bénéficient. Nous demandons tout simplement d'assurer à la ville de Medicine-Hat un service ferroviaire raisonnable qui lui permettra de progresser au même rythme que le Canada. Les exploitants de serres chaudes de Medicine-Hat realisent un chiffre d'affaires global d'environ deux millions de dollars par année, dont une grande partie est dépensée dans la région à l'achat d'approvisionnements et au versement de salaires. Le nombre de ces exploitants oscille entre 16 et 20, certains s'adonnant au commerce des fleurs, d'autres à celui des légumes. Les débouchés s'étendent de Fort-William, à la tête des lacs, à Vancouver, et de la frontière américaine vers le nord jusqu'à Grand Prairie. Notre région est l'un des trois plus grands centres de culture de fleurs et de légumes en serres chaudes du Canada. Selon les estimations, nous ne répondons qu'à 20 p. 100 de la demande canadienne pour ces produits, le reste étant importé des États-Unis. Comme le soleil et le gaz naturel favorisent abondamment notre région, nous devrions pouvoir en arriver, rien ne nous en empêche, à satisfaire toutes les exigences du marché canadien, éliminant ainsi la nécessité de recourir à l'importation. La suppression du *Dominion* nous prive du seul autre moyen d'expédier nos produits périssables de la région de Medicine-Hat au cours des quatre ou cinq mois d'hiver rigoureux. Dans sa sagesse, la Commission des transports aériens a décidé, il y a quelques années, de supprimer le service par avion dont nous disposions, donnant littéralement aux Américains le tiers de la partie minoritaire du marché canadien que nous approvisionnions. Ni le service-marchandises par express du Pacifique-Canadien ni aucune autre compagnie de transport par camion desservant Medicine-Hat n'ont les installations nécessaires au transport de la quantité de produits périssables que nous exportons. Le Pacifique-Canadien nous assure que son service de transport par camion suffit à l'acheminement de nos produits, mais à en juger par les incidents de l'hiver dernier, il n'a pas les remorques nécessaires, et son propre personnel l'avoue, au transport de nos marchandises périssables; bien qu'il parvient sans trop de difficultés à assurer le transport de nos fleurs avec les éléments désuets dont il dispose, la difficulté est qu'il ne peut pas empêcher nos produits périssables de geler en hiver. Le *Dominion*, et dans une certaine mesure le *Canadian* que les autorités répugnent à affecter au transport des fleurs, constituaient les seuls moyens de transport dont nous disposions pour acheminer nos produits vers les marchés; sans ce service de transport, notre industrie périra, à coup sûr, tout comme nos fleurs quand elles gèlent. Dans son mémoire, le Pacifique-Canadien a déclaré que le problème particulier dont le Comité est saisi est celui du transport des voyageurs et a énuméré les diverses demandes de ceux-ci, notamment en ce qui concerne la commodité, le confort, la vitesse et le prix qu'il en coûte au voyageur. A notre avis, un autre élément entre en ligne de compte: la régularité

du service. Quand tous les autres moyens de transport de voyageurs ne fonctionnent pas ou que les grand-routes sont impraticables, on peut toujours compter sur le service ferroviaire. Bien des gens, notamment les personnes âgées et celles qui n'ont pas à se presser, aiment voyager par train. A notre avis, on s'est passablement moqué de cet élément ces dernières années.

A Medicine-Hat, du 1er décembre 1965 à la fin de mars 1966, le seul train réservé au transport des voyageurs sur la principale ligne ferroviaire du plus important réseau de moyens de transport du monde arrivait en retard au moins la moitié du temps. A l'époque des locomotives à vapeur, on pouvait régler sa montre à l'arrivée du train. Il est inconcevable qu'à notre époque de progrès technologique les trains ne puissent arriver à temps. C'est pourquoi le public voyageur doit chercher d'autres moyens de transport pour poursuivre leur voyage. Bon nombre d'entre eux se plaignent de ne pouvoir retenir des places sur préavis sommaire. Il est même difficile d'en retenir sur un préavis raisonnable. Lorsque les voyageurs montent enfin dans le train, ils y trouvent de nombreux sièges vacants. C'est une piètre façon de traiter le public, et à en juger par les réponses données par Air Canada à ceux qui demandent à retenir une place sur-le-champ, on se demande si le Pacifique-Canadien tient vraiment au service-voyageurs. Comme nous l'avons demandé à la Commission des transports, si l'on abandonne le *Dominion*, alors le *Canadian* doit assurer un service-voyageurs de première classe et sur lequel nous pouvons compter, y compris le service des messageries; il faudrait également assurer, à titre d'essai, un service-voyageurs interurbain de Winnipeg à Calgary.

La ville de Medicine-Hat de même que toutes les autres villes des Prairies demandent que, dans le cadre d'une politique nationale, tous les moyens de transport soient passés en revue. A notre époque de grande évolution, ce n'est que grâce à une souple politique en matière des transports que nous pourrons assurer notre expansion économique. A une réunion du Conseil américain d'expansion industrielle tenue à Seattle (Washington) en avril, M. Welby M. Frantz, président de l'*Eastern Express Inc.* et ancien président de l'Association américaine des camionneurs, a dit qu'aux États-Unis les recettes provenant du transport se partageaient comme il suit: transport par camion, 71 p. 100; par chemin de fer, 16 p. 100; par bateau, 5 p. 100; par pipe-line, 2 p. 100 et par avion, 1 p. 100, et, d'ici dix ans, la tendance favorisera le camionnage dont la part des recettes atteindra 76 p. 100 tandis que celle de tous les autres moyens de transport diminuera. A cette même réunion, M. Blain Cook, vice-président du service des ventes de la *United Air Lines*, à Chicago, a déclaré au nom de l'industrie d'aviation que 85 p. 100 de tous les voyageurs se déplaçaient par automobile mais qu'au cours des prochains dix ans la tendance serait telle que les douze principaux aéroports des États-Unis ne suffiront pas à accommoder les voyageurs. Il a dit qu'à Chicago, par exemple, on accommodait de 40 à 50 mille voyageurs par jour à l'heure actuelle et qu'en 1975 leur nombre atteindra, estime-t-on, 150 mille. Étant donné cette perspective, la ville de Medicine-Hat est d'avis que tous les moyens de transport: routiers, camions, autobus, chemin de fer, avion, doivent faire l'objet d'une souple politique d'amélioration d'un bout à l'autre du pays. Quant à nous, le Pacifique-Canadien n'a plus qu'un seul train transcontinental, le *Canadian*, et c'est pourquoi il importe pour l'ensemble du Canada d'en améliorer le service. Voici, en terminant, les trois vœux de la ville de Medicine-Hat:

D'abord, que l'exploitation du dernier service-voyageurs désigné sous le nom de *Canadian* soit amélioré *a)* en établissant le régime des places retenues

sur un plan analogue à celui d'Air Canada, *b*) en suivant l'horaire du train de sorte qu'on puisse s'y fier, *c*) en prenant des dispositions pour que le *Canadian* soit doté d'un service de messageries lorsque les camions affectés à ce service sont immobilisés par les rigueurs de l'hiver, et en prenant des mesures concrètes destinées à favoriser le trafic-voyageurs.

Ensuite, qu'une nouvelle autorité chargée des transports coordonne tous les moyens de transport afin de permettre à toutes les collectivités de progresser.

Finalement, qu'un organisme indépendant de recherches composé d'économistes spécialisés dans les questions de transport étudie les données statistiques relatives au coût et aux autres aspects du transport au regard de l'expansion régionale au Canada.

Le PRÉSIDENT: Je tiens à faire une mise au point avant de passer à l'interrogatoire. A la page 6 de votre mémoire, article 11, vous déclarez que dans son mémoire le Pacifique-Canadien n'a traité que du problème du transport des voyageurs. Eh bien, monsieur Gunter, le mandat du Comité, établi par la Chambre des communes, restreint nos délibérations au transport des voyageurs et c'est pourquoi le Pacifique-Canadien a dû s'en tenir à cet aspect. Les membres du Comité voudraient bien poser des questions relatives aux tarifs-mais notre mandat le leur interdit.

M. REID: Monsieur le président, nous devons d'abord féliciter la ville de Medicine-Hat de son excellent mémoire, le meilleur, à mon avis, de tous ceux qu'on nous a présentés. Je voudrais, monsieur Gunter, vous poser quelques questions d'ordre général. Ce que vous souhaitez vraiment, selon votre mémoire, c'est, d'abord, que le *Canadian* soit ponctuel, ensuite, qu'on prenne des dispositions pour l'expédition rapide des marchandises et, enfin, que le rajustement des tarifs-voyageurs ne nuise pas au service de transport aérien que vous cherchez à établir. D'accord? Mon autre question, et je me reporte à l'article 12 de votre mémoire, à la page 7, a trait à la demande que vous avez faite à la Commission des transports, à savoir qu'on assure, à titre d'essai, un service-voyageurs interurbain de Winnipeg à Calgary. Voici ma question: A supposer que ce service ne soit pas rentable, la ville de Medicine-Hat, de concert avec les autres villes desservies par ce service proposé, serait-elle disposée à combler une partie du déficit, sinon qui le comblerait?

• (10.30 a.m.)

M. GUNTER: N'étant pas fonctionnaire municipal, je ne saurais dire si la ville serait disposée à le faire. D'autre part, nous demandons qu'on en fasse l'essai pendant quelque temps pour voir si, oui ou non, ce service serait rentable. Nous estimons que la demande est suffisante, surtout en ce qui concerne le trafic-voyageurs local entre certaines grandes villes, notamment Calgary, Regina et Winnipeg; nous aimerions donc qu'on en fasse l'essai pour voir si l'entreprise serait rentable.

M. REID: Je vous remercie.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Si dans votre déposition devant la Commission des transports vous avez affirmé que le *Dominion* était destiné à disparaître, alors le *Canadian* doit être amélioré sur la demande du gouvernement.

M. GUNTER: Sauf erreur, le Pacifique-Canadien a fait connaître le coût d'exploitation de ce train et qu'il subirait de lourdes pertes, c'est sur celles-ci que la Commission, dans sa réponse, s'est fondée pour rendre sa décision.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Le Pacifique-Canadien n'a pas comparu devant la Commission?

M. GUNTER: Non.

M. CARON: Pourquoi les gens ne voyagent-ils plus autant par train? On me dit qu'une journée il n'y avait que trois voyageurs, et seulement sept le lendemain; ainsi, on ne voyage plus par train. Pourquoi?

M. GUNTER: Bon nombre de personnes voyagent par automobile.

M. CARON: Les tarifs y sont-ils pour quelque chose?

M. GUNTER: Oui, mais on préfère la commodité d'une voiture, je pense.

M. CARON: Les tarifs du Pacifique-Canadien et du National-Canadien sont-ils les mêmes?

M. GUNTER: Je ne saurais me prononcer à l'égard du National-Canadien; je l'ignore, car nous sommes ici en territoire du Pacifique-Canadien.

M. CARON: Vous ne pouvez établir aucune comparaison?

M. GUNTER: Non.

M. CARON: Je vous remercie.

M. O'KEEFE: Outre les problèmes abordés par M. Reid tantôt, je pense qu'il s'en pose un autre quant à ceux qui font le commerce des fleurs: l'incapacité du chemin de fer d'empêcher les produits périssables de geler en hiver. Combien de temps durent les rigueurs de l'hiver et que devrait-on faire en vue de pallier le problème?

M. GUNTER: L'hiver dernier, il a fait très froid durant décembre et janvier. Sauf erreur, les fleuristes vont présenter un mémoire et ils sont mieux en mesure que moi de répondre à cette question, mais je puis dire que le gel nous a causé des problèmes quant à la manutention du point de livraison, à la gare, jusqu'à celui du déchargement.

M. OLSON: Monsieur Gunter, si je ne m'abuse, de tous les mémoires qu'on nous a présentés jusqu'ici le vôtre est le seul qui traite de frais exploitation du *Dominion* par le Pacifique-Canadien. Je voudrais d'abord vous demander si vos chiffres s'inspirent du Bureau fédéral de la statistique et d'autres commissions ou organismes officiels les recueillant?

M. GUNTER: Oui, en effet.

M. OLSON: En comparant ces chiffres—et je n'entends pas entrer dans les détails—estimez-vous que les frais dits variables, et le reste, imputés sur le compte du *Dominion* sont justes au regard de l'ensemble des frais d'exploitation de la compagnie?

M. GUNTER: Monsieur Olson, nous ne sommes pas spécialistes en la matière et nous ne sommes pas en mesure d'approfondir la question; nous nous sommes inspirés des chiffres du Bureau fédéral de la statistique et nous ne

voyons pas comment ces frais variables entrent en ligne de compte en ce qui concerne le Pacifique-Canadien alors que le BFS n'en tient pas compte dans ses chiffres.

M. OLSON: Vous avez fait des comparaisons entre le coût global d'exploitation et les frais de transport relatifs à certaines régions. Quant à vous, ils ne correspondent pas aux chiffres des frais variables énoncés par le Pacifique-Canadien. Qu'est-ce que le Comité pourrait faire à cet égard, selon vous? Je constate que vous avez proposé à la Commission des transports la création d'une autorité chargée des transports, désignée, sauf erreur, organisme indépendant de recherches composé d'économistes en matière de transport. Cet organisme serait-il chargé d'analyser les frais d'exploitation de la compagnie de chemin de fer?

M. GUNTER: Oui, ces frais et ceux d'autres moyens de transport, nous les révélant et effectuant des études reflétant la situation exacte et ses répercussions d'ordre économique et social sur les collectivités canadiennes semblables aux nôtres qui risquent de perdre beaucoup si l'on abandonne ce service, notamment nos fleuristes; c'est pourquoi nous tenons à ce que ces frais soient examinés par un organisme indépendant, car ses chiffres nous seraient acceptables.

M. OLSON: Selon vous le Pacifique-Canadien devrait-il maintenir ce service à l'heure actuelle à cause de la demande publique en dépit d'un déficit de 26 millions de dollars?

M. GUNTER: Oui, ce service est essentiel, à mon avis.

M. OLSON: A la page 6, vous déclarez que le Pacifique-Canadien réussit assez bien à l'heure actuelle, avec son matériel désuet, à s'occuper de la manutention de toutes vos fleurs. Je me demande ce que vous entendez par matériel désuet?

M. GUNTER: Je veux dire qu'il ne peut pas s'occuper de la manutention des fleurs en hiver avec ce matériel.

M. OLSON: S'agit-il du matériel relatif au rail ou au camionnage?

M. GUNTER: L'expédition se fait par camion et la compagnie ne veut pas utiliser le *Canadian* à ce sujet.

M. OLSON: Durant les grands froids, elle ne veut pas utiliser le *Canadian*? Êtes-vous sûr que la manutention de ces fleurs à longueur d'année ennuyait le Pacifique-Canadien lorsque ce dernier décida de supprimer le *Dominion*?

M. GUNTER: Monsieur Olson, les fleuristes vont présenter un mémoire et ils sont mieux en mesure que moi de répondre à cette question.

M. OLSON: A la page 7, vous déclarez que le *Canadian* est en retard la moitié du temps. Qu'entendez-vous par la moitié du temps? Les jours où il ne respecte pas l'horaire?

M. GUNTER: Oui.

M. OLSON: Le train est-il bien en retard?

M. GUNTER: De deux, trois ou quatre heures, voire davantage.

M. OLSON: Est-il habituellement en retard de trois ou quatre heures, ou l'est-il exceptionnellement?

M. GUNTER: Entre décembre et le 1er mars il était presque toujours en retard. Nous avons dit qu'il était en retard la moitié du temps, ce qui n'est nullement exagéré.

M. OLSON: A quoi attribuez-vous ces retards?

M. GUNTER: Je n'ai pu le déterminer. Nous croyons que les locomotives Diesel fonctionnent mal par temps froid; elles gèleraient, c'est du moins l'une des raisons invoquées. Je ne suis pas spécialiste en la matière.

M. OLSON: C'est tout pour l'instant, monsieur le président.

M. CARTER: Je ne suis pas sûr de comprendre la déclaration faite à l'alinéa huit de la page cinq au sujet de la baisse des tarifs. Sauf erreur, Air Canada voulait déjà abandonner ce service local, et pendant qu'on tenait des audiences à ce sujet, le Pacifique-Canadien baissa son tarif à $4?

M. GUNTER: A $4.05.

M. CARTER: Ce tarif s'appliquait-il aux autres endroits de l'itinéraire ou seulement à Medicine-Hat?

M. GUNTER: Seulement à Medicine-Hat, monsieur Carter.

M. CARTER: Ce point s'est-il révélé important à l'audience?

M. GUNTER: Je vais vous expliquer la situation. L'avion d'Air Canada et le *Canadian* partaient pour Calgary vers la même heure; on pouvait donc se rendre à Calgary par le *Canadian* dont le service, à cette époque, était excellent, rapide, toujours à temps, et son tarif réduit à $4.05. Par avion, le tarif était de $16; la concurrence était donc insoutenable.

M. CARTER: Vous donnez donc à entendre qu'on a délibérément réduit le tarif afin d'éliminer le service aérien dans ce cas-là.

M. GUNTER: Il est étonnant qu'on l'ait réduit à ce moment-là.

M. CARTER: Puis on l'a rétabli une fois le service aérien éliminé?

M. GUNTER: Non, ce n'est que dernièrement qu'on a porté le tarif à $8.80.

M. CARTER: On l'a maintenu à $4.05 jusqu'à tout récemment?

M. GUNTER: Jusqu'à l'année dernière, environ.

M. FAWCETT: Monsieur le président, je n'ai plus qu'une question à poser et elle a trait aux conclusions énoncées à la page 8. Je m'étonne que la ville de Medicine-Hat n'ait pas jugé opportun de recommander la restauration du *Dominion*. Dois-je comprendre, monsieur Gunter, que, selon vous, si le *Canadian* était ponctuel et pouvait assurer l'expédition des fleurs, et le reste, d'ici, il n'y aurait pas lieu de restaurer le *Dominion*? Dois-je déduire de votre déclaration que toutes les expéditions de ce genre pourraient être confiées au *Canadian*?

M. GUNTER: En hiver, oui. En été, il y aurait peut-être lieu de recourir au *Dominion* ou d'ajouter des wagons au *Canadian* pour assurer le trafic-voyageurs à cette époque de l'année.

M. FAWCETT: On ne tenait pas à ajouter des wagons aux autres endroits parce qu'on jugeait préférable d'établir un service de douze heures, ce qui améliorerait l'ensemble du service. Mais voici le point que je tiens à élucider: vous estimez que durant la période de pointe de l'été, la demande exigerait la mise en service d'un autre train, quel qu'il soit?

M. PASCOE: Monsieur le président, j'aimerais poser à M. Gunter quelques questions relatives à l'alinéa 12, à la page 7. Il est question d'une proposition faite à la Commission des transports relativement à l'établissement d'un service local entre Winnipeg et Calgary. Ce train omnibus arrêterait à un certain nombre de centres urbains assez importants, mais vous êtes-vous abouché avec d'autres centres à ce sujet et quelle a été leur réaction?

M. GUNTER: Ils s'y intéressaient.

M. PASCOE: Cette question a été soulevée, vous vous en souvenez, à notre audience d'Ottawa et M. Sinclair, maintenant président du Pacifique-Canadien, donna à entendre qu'on pourrait en faire l'essai pourvu que les centres urbains assumaient une partie des frais d'exploitation. Vous avez dit, je ne l'ignore pas, que cela n'était pas de votre ressort, mais croyez-vous qu'il soit juste de demander aux centres urbains d'assumer une partie de ces frais?

M. GUNTER: Non, je ne le crois pas.

M. PASCOE: Entendrait-on utiliser ce train omnibus comme une sorte de service supplémentaire du *Canadian* s'arrêtant à tous les endroits pour y recueillir les voyageurs et les transporter à un point central où ils prendraient le *Canadian*?

M. GUNTER: Cela améliorerait le service-voyageurs et le service de transport des marchandises des petits centres et ainsi le *Canadian* pourrait respecter son rapide itinéraire d'un bout à l'autre du pays.

M. PASCOE: Quant au train omnibus qui s'arrêterait à presque tous les points pour y recueillir des voyageurs, vous aimeriez qu'on en fasse l'essai, au lieu d'établir ce service quitte à le supprimer ensuite s'il y a lieu; est-ce bien là votre idée: établir le service et, si les gens ne l'utilisent pas, le supprimer?

M. GUNTER: Oui.

M. PASCOE: Quant à l'unique autorité dont vous parlez, réglementerait-elle tous les moyens de transport?

M. GUNTER: Il s'agirait d'un organisme coordonnateur chargé de régler tous les problèmes du transport.

M. PASCOE: Il pourrait sans doute discuter de ce train omnibus avec la direction du *Canadian*.

M. GUNTER: En effet.

M. PASCOE: Une seule autre question. Vous mentionnez à la page 8 l'amélioration du *Canadian*; si on améliore le *Canadian*, voudrez-vous encore d'une ligne de jour?

M. GUNTER: Si le *Canadian* donnait un bon service, je ne crois pas qu'on aurait trop à se plaindre, mais nous devons l'essayer. Nous avons essayé la ligne de jour pour déterminer s'il y avait un besoin; ce fut un essai et une erreur.

M. PASCOE: Y aurait-il un programme de publicité pour l'appuyer et informer les usagers d'emprunter la nouvelle route?

M. GUNTER: Je le crois.

M. BYRNE: A la page 5, paragraphe 8 vous laissez entendre que le Pacifique-Canadien a plus ou moins délibérément baissé ses tarifs entre Medicine Hat et Calgary afin d'entrer en concurrence avec le service qu'offrait Air-Canada ou même de le faire disparaître. C'est bien cela n'est-ce pas?

M. GUNTER: En effet.

M. BYRNE: La plupart des témoignages que nous avons entendus jusqu'ici établissaient que le Pacifique-Canadien voulait plutôt se débarrasser du service-voyageurs. La société a diminué la qualité de son service et augmenté ses tarifs: ceci semble donc contradictoire. Croyez-vous qu'il serait écomomique pour Air-Canada de réinstaller le service local? Cette ligne desservait Winnipeg, Regina, Medicine Hat et Calgary. N'est-ce pas?

• (10.45 a.m.)

M. GUNTER: Monsieur Byrnes, j'ignore si vous êtes au courant que nous avons le service Mel-Air maintenant. On l'exploite sans subvention, au moyen d'un petit avion à cinq places sans compter le pilote et la ligne est en train de se constituer une clientèle. Nous croyons qu'un service de transport aérien est nécessaire ici aussi, pour assurer une meilleure liaison avec les grands centres. Par exemple, voici un de nos problèmes; des administrateurs à Toronto et dans les grandes villes veulent se rendre disons de Toronto à Calgary; ils peuvent visiter leurs entreprises, étudier les problèmes et revenir à Toronto le même soir. Nous ne pouvons pas leur offrir ce service. Je crois que les services de transport aérien sont nécessaires dans les petites villes comme la nôtre; je crois qu'il y a un besoin véritable dont la preuve est faite grâce à cette petite entreprise qui survit sans aide et qui est en train de s'établir une clientèle.

M. BYRNE: Savez-vous quels sont les tarifs entre Medicine-Hat et Calgary?

M. GUNTER: C'est moins de $16.

M. BYRNE: C'est le même tarif qu'Air-Canada? Il me semble qu'Air-Canada demandait 10 cents du mille tandis que Trans-Canada demande actuellement environ 5 cents du mille. Si les tarifs de transport aérien diminuent suffisamment, il est possible, n'est-ce pas, quand on réinstallera le service, qu'on diminue les tarifs jusqu'à, disons, 7 cents du mille?

M. GUNTER: C'est bien ce que je voudrais.

M. BYRNE: Vous voudriez qu'on reprenne le service local?

M. GUNTER: Pas nécessairement le service local. Je ne suis pas tout à fait sûr que ce soit la bonne solution. Plutôt un service qui desservirait un grand centre et à des tarifs tels que l'envolée Calgary-Toronto ou du moins Medicine Hat-Toronto serait aussi peu dispendieuse que l'envolée Calgary-Toronto.

M. BYRNE: On a soutenu devant le Comité que dans tout service de transport il faut tenir compte du meilleur et du pire. Je crois donc qu'il est juste de proposer, si Air-Canada ou le Pacifique-Canadien prenne le meilleur de l'exploitation de Trans-Canada, que ces deux sociétés dirigent les services aériens aux mêmes prix ou même à des prix légèrement plus bas. C'est tout, monsieur le président.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Puis-je poser une question en rapport avec la fin du numéro cinq à la page trois. Vous y donnez le nombre de voyageurs transportés et les recettes-voyageurs. Auriez-vous l'obligeance de nous faire connaître vos conclusions et de me dire si ce sont les chiffres du Pacifique-Canadien?

M. GUNTER: Ces chiffres représentent l'ensemble du transport ferroviaire au Canada, Bureau fédéral de la Statistique.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Le comité pourrait peut-être m'aider. Je me demande si la baisse de recettes de près de $15 millions en 1959 et 1960 et le maintien du nombre de voyageurs ont entraîné les diminutions de tarif du Pacifique-Canadien ce qui serait la preuve de leur allégation selon laquelle, bien que la société ait diminué ses tarifs, elle a transporté le même nombre de voyageurs, donc perdu de $10 à $15 millions de recettes. Croyez-vous que la conclusion soit logique? Je crois que de toute fapon, elle mérite notre étude, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions, monsieur Bell?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Non merci, monsieur le président.

M. ROCK: On a tiré les conclusions et présenté les propositions suivantes: que les horaires des trains soient préparés de façon à assurer un service sûr. M. Olson a posé une question mais n'a pas poursuivi plus avant. Il vous a demandé si vous saviez pourquoi le train prenait du retard. N'êtes-vous pas au courant que le train était en retard hier soir parce qu'il y a eu des avalanches dans les Rocheuses. La ville de Medicine Hat ne reçoit-elle pas ces nouvelles quand le train est en retard? J'aimerais savoir si le train est toujours en retard quand il prend la direction est-ouest ou ouest-est. Le savez-vous?

M. GUNTER: Selon moi, il est plus souvent en retard quand il vient de l'est que de l'ouest.

M. ROCK: C'est étonnant. Le témoin déclare qu'il est plus souvent en retard quand il arrive de l'est que de l'ouest. Cela me surprend. Merci.

M. GUNTER: Vous avez aussi demandé pourquoi; vous l'ignorez et nous aussi. Nous ne savons jamais l'heure d'arrivée du train sauf quand il est rendu.

M. OLSON: Je voudrais demander à M. Gunter si la ville a proposé qu'on institue un organisme indépendant de recherches ou tout d'abord une régie qui coordonnerait tous les moyens de transport. Je voudrais savoir si ceci remplacerait l'actuelle Commission du transport ou s'y ajouterait?

M. GUNTER: Je crois qu'il s'y ajouterait et coordonnerait les travaux des différents organismes.

M. OLSON: S'agirait-il d'un organisme investi d'un pouvoir de réglementation ou d'un pouvoir d'élaboration de programmes?

M. GUNTER: Je pense que ce serait plutôt d'un organisme investi d'un pouvoir d'élaboration de programmes.

M. OLSON: Merci, monsieur Gunter.

M. CANTELON: Vous savez probablement, monsieur Gunter, que le Comité se préoccupe surtout de l'argument très grave du Pacifique-Canadien selon lequel le service n'est pas économique. La société s'en rapporte à la demande réelle et soutient qu'elle ne peut exploiter la ligne selon les règles d'une saine économie. Jusqu'ici nous avons été incapables de trouver des chiffres qui contredisent ceux du Pacifique-Canadien et il est douteux que nous puissions y arriver à moins que nous ne retenions les services de personnes qui pourraient obtenir ces chiffres, ce qui serait très difficile. J'en doute. On a toutefois soutenu, en particulier l'Union nationale des cultivateurs, que même si le service n'est pas économique, il est dans l'intérêt du pays de le maintenir. On a même proposé de nationaliser immédiatement le Pacifique-Canadien et d'intégrer ses chemins de fer et ses voies de communication à ceux du National-Canadien. Que pensez-vous de cette proposition? Votre avis m'intéresse parce qu'une partie de la région que vous desservez se trouve dans ma circonscription et je me demande ce que les habitants de cette région pensent de la nationalisation du Pacifique-Canadien.

M. GUNTER: Je ne suis pas vraiment préparé à répondre à cette question, monsieur, mais je crois que le *Canadian* actuel pourrait s'améliorer et j'aimerais qu'on réalise ceci avant de penser à le nationaliser.

M. CANTELON: Vous vous rendez compte, toutefois, que la société de chemins de fer affirme qu'elle va continuer d'exploiter cette ligne pendant quelques années. Voilà ce qu'elle nous dit, bien qu'elle soutienne qu'elle ne peut exploiter le *Dominion* parce qu'elle y perd trop d'argent. C'est un organisme à fins commerciales; vous ne leur proposez sûrement pas d'exploiter un service qui n'est pas rentable?

M. GUNTER: Peut-être me suis-je mal expliqué, mais le *Dominion* devrait être réinstallé. J'affirme qu'en tant que service national, on devrait améliorer le *Canadian*, qui demeure le seul service national. Je pense qu'on devrait améliorer la qualité de son service et le mettre en valeur et faire tout ce qui est possible pour l'aider. Je suis persuadé qu'un service de ce genre est nécessaire s'il s'agit d'un bon service sur lequel on peut compter quand on en a besoin. Voilà ce que je voulais dire.

M. CANTELON: Vous êtes vraiment persuadé que c'est nécessaire?

M. GUNTER: J'en suis convaincu.

M. CANTELON: Croyez-vous que cette nécessité soit de même nature que la définition de la demande réelle dont parle le Pacifique-Canadien, soit que le service doive être économique, rentable?

M. GUNTER: Non, je pense que c'est une partie de l'ensemble de l'exploitation. Nous lisons des articles en provenance des États-Unis où nos voisins affirment que le service-voyageurs est leur service de relations publiques car la publicité qu'ils en retirent stimule le transport de la marchandise, la manutention et tout le reste.

M. CANTELON: Vous souhaiteriez donc que la société de chemins de fer absorbe cette perte.

M. GUNTER: En partie, oui, je dirais oui.

M. CANTELON: Voilà ce que je voulais éclaircir.

M. SHERMAN: Monsieur le président et monsieur Gunter, le dialogue entre vous et M. Cantelon a suscité chez moi une question supplémentaire. Vous êtes persuadé qu'il est vraiment nécessaire de conserver le *Canadian* en améliorant la qualité de son service. Puis-je vous demander si vous êtes persuadé du geste contraire aussi; en d'autres termes, pensez-vous qu'il ne soit pas nécessaire de réinstaller le *Dominion*?

M. GUNTER: Je pense avoir affirmé que le service-voyageurs augmente au cours de l'été à cause de l'apport touristique. A cette époque, je pense qu'il serait nécessaire d'ajouter des wagons supplémentaires au *Canadian* ou quelque renfort du genre. Quelqu'un a proposé de les séparer par un intervalle de douze heures; c'est assez logique, car le *Canadian* et le *Dominion* voyagent à peu près aux mêmes heures. Mais je pense qu'il faut tenir compte de la demande de la clientèle et ceci devrait être laissé à la discrétion de la société qui agira au mieux de ses intérêts. Elle sait ce qu'elle fait.

M. SHERMAN: A en juger par la teneur modérée et calme de votre mémoire (et c'est l'un des mémoires les plus calmes, aux termes les plus modérés de nos témoignages) il s'agit plus ou moins de l'entrée en matière d'une lutte destinée au maintien du *Canadian*. Le mémoire ne s'inscrit pas dans la bataille visant à faire revenir le *Dominion*. Vous en faites abstraction. Pour vous, le plaidoyer en faveur du *Dominion* n'est qu'un exercice de rhétorique. Vous ouvrez maintenant le combat qui assurera le maintien du *Canadian*.

M. GUNTER: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Au nom du Comité et en mon nom personnel, je veux vous remercier d'avoir si bien représenté la ville de Medicine Hat. M. Sherman a mentionné que le ton de votre mémoire était calme, je me permets d'ajouter qu'à mon avis, c'est l'un des exposés les plus objectifs que nous ayons entendus. Comme M. Olson l'a affirmé, pour la première fois c'est l'un des rares exposés qui aient tenu compte du facteur prix pour contredire ceux que nous a présentés le Pacifique-Canadien. Il présente aussi ce que je considère le plus important et ce que le Comité recherche, soit de bonnes solutions aux problèmes actuels et une des questions auxquelles vous avez répondu, monsieur Gunter, et répondu très bien, c'est ce qui se produira si on supprime le *Dominion*. Je pense que votre exposé étudie bien ce problème. Je tiens à vous féliciter, vous et votre ville, de nous avoir présenté cet excellent mémoire qui nous sera très utile, vu la solidité des propcsitions que vous y faites. Je remarque qu'il y a une constante à travers tous les exposés que nous avons reçus; il s'agit de la régie qui coordonnerait tout les moyens de transports. Je pense que le Comité est entièrement de votre avis à cet égard.

• (11.00 a.m.)

Vous allez maintenant nous présenter, je crois, de courts mémoires au nom des villes de Brooks, de Maple Creek et d'Empress. Il n'y a pas d'exemplaires de l'exposé et comme celui-ci n'est que d'une page, on en donnera lecture aux membres du Comité.

M. GUNTER: La présente s'adresse au Comité permanent du transport et des communications et elle est signée par M. A. B. Myers, maire de Maple Creek, M. J. C. Everett, vice-président de la Chambre de commerce de Maple Creek et M. Jack McGowskey, secrétaire-trésorier de la Chambre de commerce de Maple Creek.

Messieurs, le Comité formé des délégués nommés par la Chambre de commerce de Maple Creek et par le conseil municipal, a étudié le mémoire rédigé par la ville de Medicine Hat et dans la mesure où cette ville a inclus notre région dans son secteur commercial, nous constatons qu'on a relevé la plupart des points litigieux dont se plaignent nos citoyens en ce qui a trait au transport et aux communications. Nous voyons, par exemple que notre couvoir local se trouve dans la même situation que les serres de Medicine Hat quant aux problèmes de transport par voie ferrée des poulets et des oeufs en voie d'éclosion. La marchandise ordinaire est transportée grâce à des trains en commun et est retenue à Swift Current pendant que nos cultivateurs et éleveurs doivent attendre pour faire réparer leurs machines. Quant au service-voyageurs, comme il est déclaré dans le mémoire de Medicine Hat, il n'est pas rare, même à Maple Creek, d'avoir de la difficulté à retenir une place sur le *Canadian*, pour ensuite constater, une fois à bord, que seules quelques places sont occupées. L'attitude des représentants quand on essaie de retenir des places, donne l'impression que le Pacifique-Canadien veut définitivement décourager le service-voyageurs. Pour conclure, nous, de la Chambre de commerce de Maple Creek et du Conseil municipal de Maple Creek, par l'intermédiaire de nos délégués, donnons notre appui officiel au mémoire rédigé par la ville de Medicine Hat.

La deuxième lettre est adressée au Comité permanent du transport et des communications par les citoyens d'Empress et concerne la suppression du service-voyageurs du Pacifique-Canadien. Le mémoire n'est pas signé. La localité soussignée accorde son plein appui au mémoire rédigé par la ville de Medicine Hat visant la suppression du service-voyageurs du Pacifique Canadien. La localité est fatiguée du mépris non déguisé que manifeste le Pacifique-Canadien en ce qui a trait au service-voyageurs et à ses devoirs envers les citoyens du Canada en sorte que nous proposons des solutions radicales aux problèmes actuels. Afin d'arrêter tout à fait et de façon permanente les plaintes de pertes d'argent dans tel ou tel domaine, la localité est convaincue que la façon la plus rapide et la plus satisfaisante de régler le problème consiste dans la nationalisation du Pacifique-Canadien par le gouvernement du Canada, avant que le pays ne gaspille davantage et que le Pacifique-Canadien ne décide de son plein gré de remettre au gouvernement ce qui ne seront plus que les ruines d'un chemin de fer. Le Pacifique-Canadien proclame que la ligne aérodynamique est nécessaire et que c'est pourquoi ils perdent de l'argent avec les convois de voyageurs. Personne ne les croit: c'est simplement parce qu'ils y font moins de recettes qu'avec les autres moyens de transport. Au moins si le gouvernement devait changer les lignes des wagons la diminution de services au public et les conséquences sur l'économie du pays en général seraient soigneusement étudiées avant d'entreprendre la mesure, ce qui est beaucoup plus que le Pacifique-Canadien n'a fait.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Gunter. Messieurs, nous devons ajourner la séance pendant l'heure du midi, car on doit travailler ici; nous reprendrons à 2 heures de l'après-midi.

La Chambre de commerce de Medicine Hat nous présentera maintenant son mémoire. M. Del Pound, président du Comité des transports de la Chambre de commerce, lira l'exposé.

Messieurs, le préposé à l'enregistrement demande que, lorsque vous posez vos questions, vous parliez le plus près possible du microphone qui se trouve devant vous, car cette salle d'audience est très écho et le moindre bruit y résonne. Quand vous posez vos questions, s'il-vous-plaît, parlez directement dans le microphone en le tenant près de vous; mettez-le directement devant la personne qui interroge.

M. DEL POUND (*président, Comité des Transports, Chambre de commerce*): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je vous demanderais tout d'abord de biffer le premier mot du titre du mémoire que vous avez devant vous.

La Chambre de commerce de Medicine Hat se joint à d'autres organismes pour souhaiter la bienvenue à votre Comité dans notre ville et notre province. Messieurs, en rédigeant notre mémoire, nous n'avons pensé qu'à vous faire connaître notre avis. Nous n'avons pas les moyens nécessaires à notre disposition pour vous soumettre les résultats d'enquête économiques et de consultations légales, nous pensons que vous devez déjà en disposer. Dans le cas contraire, nous soumettons bien respectueusement qu'il serait de votre devoir de les obtenir. Dans l'ouest du Canada, les transports devraient favoriser notre croissance économique et non pas la limiter. Les distances entre les centres populeux de nos régions sont si grandes que le transport est un facteur important d'achat et vente des produits et services qu'offrent et consomment nos habitants. L'expansion de l'économie de l'ouest du Canada nécessitera l'accroissement planifié de nos services de transport. Nous croyons que l'essor que connaîtra le transport devrait impliquer tous les moyens de communication. Par exemple, quand notre Chambre a demandé les services continuels d'une société de transport aérien ordinaire, nous nous sommes adressés à la Commission du transport aérien. Quand nous avons présenté des propositions en rapport avec le service-voyageurs ferroviaire, nous nous sommes adressés à la Commission des chemins de fer. Nous avons la conviction que les tarifs-voyageurs imposés pour le transport à Medicine Hat et de cette ville sont disproportionnés. Nous traiterons tout d'abord des tarifs aériens et je n'aurai qu'à faire une ou deux comparaisons à l'aide des tableaux que nous vous avons remis.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous me présenter une proposition pour que nous puissions faire imprimer la présente lettre dans les procès-verbaux et témoignages. La proposition de M. Boulanger est présentée avec l'appui de M. Thomas: adopté.

La proposition est adoptée.

M. POUND: Par exemple, le tarif aérien à partir de Calgary, ou plus simplement de Lethbridge, qui ne se trouve pas sur la route principale d'aucun service aérien d'importance, mais qui dérive d'un embranchement, aux sociétés aériennes Trans-Canada ou Air-Canada, nous voyons qu'il est de $89, par opposition à $103 à partir de Medicine Hat, qui se trouve toutefois plus près de Toronto. Nous pouvons aussi comparer avec Winnipeg. Medicine Hat et Winnipeg et Calgary et Winnipeg: $51 à partir de Medicine Hat; $43 à partir de Calgary. Bien entendu, nous tenons compte du fait qu'il s'agit de deux services aériens dans ce cas, mais il pourrait y avoir entente entre Air-Canada et les lignes tributaires qui amènent les voyageurs aux routes trans-continentales, afin que les sociétés de transport locales en retirent quelque recette.

Quant aux tarifs-voyageurs ferroviaires entre Medicine Hat et Brandon, par opposition à Calgary-Brandon, les prix sont égaux. Il en est de même de Medicine Hat à Winnipeg et de Calgary à Winnipeg et ainsi de suite. En d'autres termes, nos tarifs à partir de Medicine Hat sont égaux, bien que nous soyons plus près de ces centres de 180 milles, ce qui prouve bien que nos tarifs-voyageurs par voie ferrée à partir de Medicine Hat sont plus élevés que d'autres centres. Nous proposons au gouvernement fédéral d'accorder une attention particulière à la nomination d'un conseil consultatif permanent des transports ou un autre organisme semblable, comme l'a recommandé la Commission royale d'enquête sur le transport, organisme qui s'enquerrait sur la croissance et ferait rapport sur les problèmes de l'industrie du transport et de leur ramification par rapport à tous les moyens de déplacement afin d'obtenir les principes de la revision complète du transport national et de les recommander au gouvernement et afin de pouvoir évaluer de façon continuelle l'effet des changements de techniques, de législations et de règlements sur les différents secteurs de cette industrie.

M. CARON: Vous parlez des services ferroviaires et aériens mais en ce qui a trait aux chemins de fer vous ne dites rien des couchettes et des repas. Vous ne parlez que du transport. Mais si vous voulez comparer avec les services aériens vous devez ajouter ces détails.

M. POUND: Nous ne voulons pas établir de comparaison entre les services ferroviaires et aériens, seulement entre les déplacements aériens d'un endroit à un autre et ferroviaires d'un endroit à un autre.

M. OLSON: Monsieur Pound, vous proposez surtout d'établir une sorte de régie des transports, mais nous constatons un nouveau terme ou peut-être une nouvelle conception qui diffère de tous les autres mémoires que nous avons entendus lors de nos audiences à Ottawa, Vancouver ou Calgary. Nous avons eu des propositions semblables à chacune de nos audiences. Vous l'appelez conseil consultatif permanent sur le transport. Le conseil en question ferait-il rapport au Parlement du Canada ou au ministère du Transport? Ce qui m'intrigue, c'est que plus bas, dans votre paragraphe, vous parlez de règlements. Selon vous cet organisme ne serait-il que consultatif ou serait-il investi d'un pouvoir de réglementation?

M. POUND: Non, je ne le voudrais que consultatif pour qu'il puisse conseiller les organismes chargés de la réglementation.

M. OLSON: L'actuelle Commission des transports continuerait donc d'exister, en qualité d'organisme chargé de la réglementation des chemins de fer? Et qu'adviendrait-il de la Commission du transport aérien et de la Commission du transport maritime?

M. POUND: Ce serait la même chose.

M. OLSON: Je voulais simplement tirer au clair, car d'autres exposés ont proposé que cet organisme détienne des pouvoirs plutôt que de n'être qu'un conseil consultatif. Merci, monsieur le président, je voulais simplement m'assurer que nous nous comprenions bien.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous encore interroger M. Pound?

M. ANDRAS: Monsieur Pound, si nous revenons encore sur le sujet, croyez-vous que ce conseil consultatif devrait inclure les membres du Parlement en

tant que politiciens engagés dans un parti, ou qu'on devrait plutôt le tenir à l'écart de la politique?

M. POUND: On devrait autant que possible le tenir à l'écart de la scène politique. Nous voulons surtout proposer que certains organismes s'occupent de l'ensemble du transport, du problème en général et non des ramifications spéciales comme c'est le cas à l'heure actuelle, avec les différentes commissions.

M. ANDRAS: Croyez-vous que nous devons établir la représentation régionale, soit des personnes des différentes régions, spécialistes du transport, au courant des techniques et bien au fait aussi des problèmes régionaux?

M. POUND: Dans l'ouest du Canada, tous nos moyens de déplacement vont en direction est-ouest, bien qu'aujourd'hui, un pourcentage important de la population se déplace vers le nord.

M. O'KEEFE: Monsieur le président, le paragraphe 6 de l'exposé fait état de ce qui nous semble des tarifs-voyageurs disproportionnés dans le cas de Medicine Hat. Le témoin peut-il nous expliquer pourquoi la Pacifique-Canadien impose des tarifs injustes à la ville de Medicine Hat en particulier?

M. POUND: Non, je n'ai trouvé aucune explication.

M. OLSON: Je voudrais poser une autre question à M. Pound, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais poser une question et ce sera ensuite votre tour, monsieur Olson. Je me demande si vous êtes d'accord avec l'exposé qu'a présenté M. Gunter au nom de la ville, portant que la réinstallation du *Dominion* n'est pas la solution du problème; qu'il faudrait plutôt améliorer le service du *Canadian* ou le continuer. Cela suffirait-il à la demande des voyageurs dans cette région spéciale?

M. POUND: Si nous parlons uniquement du service-voyageurs par voie ferrée, oui, en effet. Je ne crois pas en la réinstallation du *Dominion*.

M. BOULANGER: Excusez mon anglais, monsieur Pond, vous n'êtes vraiment pas inquiet du retrait du *Dominion*; ne craignez-vous pas qu'avec le *Canadian*, vous ne priviez votre population d'un excellent mode de transport à Montréal, à l'époque de l'exposition universelle et aussi que vous n'empêchiez les habitants de notre région de vous visiter? Vous n'avez pas l'air de vous inquiéter beaucoup des voyageurs ou touristes qui vous sont d'un grand apport commercial tout comme pour nous de l'est. Ne voyez-vous pas quelque danger?

M. POUND: Si le service-voyageurs l'exigeait, on ajouterait des wagons supplémentaires au *Canadian* afin de satisfaire au transport des voyageurs.

M. BOULANGER: Ainsi, selon vous, en ce qui concerne l'exposition universelle, le *Canadian* seul, à condition qu'on y ajoute des wagons supplémentaires, satisferait à la demande générale de l'ouest et de l'est, services offerts et voyageurs? C'est bien votre avis?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'aucun représentant de l'ouest n'ait à ajouter de commentaires; la question que j'ai posée et qui vous a amené à poser une question supplémentaire, se rapportait à ce domaine particulier.

M. BOULANGER: Oui, mais c'est cela. L'industrie du tourisme doit être aussi importante pour vous que pour nous de l'est?

M. POUND: Je maintiens toujours que j'aimerais mieux qu'on laisse tomber la réinstallation du *Dominion*, mais qu'on assure plutôt l'amélioration du *Canadian* pour qu'on puisse s'y fier et pour que, par exemple, des gens comme vous puissent se mettre au lit à une heure raisonnable.

M. OLSON: Si l'on pousse ce raisonnement à bout, monsieur Pound, croyez-vous que le *Canadian* puisse suffire au trafic d'été de l'ouest du Canada, y compris les voyageurs de Medicine Hat?

M. POUND: Si la société n'améliore pas son service, elle n'aura plus du tout de voyageurs.

M. OLSON: Monsieur Pound, dans le premier paragraphe, vous parlez d'enquêtes économiques et d'études légales. Ce qui m'intéresse plus particulièrement c'est que vous ajoutez que si nous n'en disposons pas, il est du devoir du Comité de se les procurer. Pourriez-vous nous dire les sortes d'enquêtes économiques et autres dont nous devrions disposer et je m'intéresse surtout aux problèmes des prix.

M. POUND: Je pense que M. Gunter en a parlé dans son exposé et il a mentionné certains secteurs où il est difficile de faire des comparaisons; je pense qu'il serait possible d'obtenir ces chiffres grâce aux bureaux de la fonction publique; on les mettrait à votre disposition.

M. OLSON: Pour travailler avec la ville, pour étudier les prix, vous affirmez qu'il est nécessaire d'avoir en main l'analyse des prix faite par des comptables spécialisés et qu'il est de notre devoir de l'obtenir?

• (11.20 a.m.)

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'on est en train d'accomplir cette tâche. Je crois, monsieur Pound, qu'elle est en voie de réalisation.

M. OLSON: Monsieur le président, de cela dépend la profondeur et l'étendue de notre étude et je voudrais connaître son avis quant à notre mandat; devrions-nous étudier le problème aussi en profondeur que certains gouvernements provinciaux l'ont fait par exemple en 1958, quand on a fait l'analyse des prix au sujet du drainage des céréales de Crowsnest, même si c'est là un sujet dont il ne faut pas parler. Je voudrais savoir jusqu'où ces personnes veulent que nous fassions l'analyse des prix.

M. POUND: Par exemple, je n'ai aucune idée du rôle que joue le Pacifique-Canadien dans le transport des céréales, puisque vous amenez le sujet sur le tapis.

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons pas en discuter maintenant.

M. POUND: Très bien, mettons cela de côté. Voilà un secteur du transport et le Pacifique-Canadien affirme qu'il est engagé aussi dans le service-voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Nous traiterons des convois de céréales lors de prochaines audiences, mais non au cours de celle-ci. Bien entendu, nous en parlerons longuement et de façon isolée, quand on nous présentera le nouveau projet de loi, nous espérons donc vous entendre à nouveau à ce sujet. Vous avez terminé, monsieur Olson?

M. FAWCETT: Voici quelque chose qui me stupéfait. Tout d'abord, notre témoin ne nous a pas dit si le *Dominion* serait rétabli. Je me demande alors si, parce que le *Canadian* passe ici à une heure commode, ce serait une raison pour ne pas restaurer le service du convoi *Dominion*. Si, par exemple, le *Canadian* passait ici à 2 ou 3 heures du matin, dans une direction comme dans l'autre, seriez-vous toujours d'avis que ce train donne un service suffisant? Pour ma part, je trouve que nous avons un service de train commode.

M. POUND: Je pense bien que cela nous influencerait. Je ferais une entorse à la vérité si je vous disais que cela n'a aucune influence.

M. ANDRAS: Monsieur Pound, si nous obtenions d'experts une analyse du déficit que le service-voyageurs fait subir au Pacifique-Canadien et s'il était alors manifeste que le maintien en service du *Canadian* n'est pas rentable, il faudrait que quelqu'un, le Pacifique-Canadien ou le public, comble le déficit. Sur qui devrait-il retomber, selon vous? En supposant que le service soit maintenu parce que c'est une nécessité pour le pays, mais qu'il demeure une source de déficit, à qui faudrait-il demander d'assumer ce déficit?

M. POUND: Excellente question. Je ne suis pas au courant des obligations que le Pacifique-Canadien a contractées à l'origine envers le gouvernement canadien. La situation a beaucoup évolué et j'ai lu quelque part qu'une des autorités du Pacifique-Canadien se réjouissait de ce que la convention n'eût pas prévu l'obligation d'exploiter un service de chars à bœufs, car il se serait alors trouvé des gens pour en réclamer le maintien à grands cris. Mais, il me semble que s'il y a déficit, la population canadienne devrait être intéressée à en combler une partie afin de maintenir la liaison entre les deux extrémités du pays. Du point de vue population nous avons au pays une situation exceptionnelle; rares en effet sont les pays où les distances à parcourir sont si grandes et les voyageurs à transporter, si peu nombreux.

M. ANDRAS: Êtes-vous d'avis que le déficit devrait être comblé à l'aide des deniers publics?

M. POUND: Jusqu'à un certain point, oui.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): A ce propos, si nous acceptons le principe de subventionner les chemins de fer pour assurer le service-voyageurs, qu'arrivera-t-il? Je me souviens fort bien de ce qui s'est produit en 1958, à l'occasion du projet de loi autorisant des subventions relatives aux tarifs-marchandises. Tout le monde était sûr que les tarifs allaient être haussés, et les entreprises de camionnage étaient fort inquiètes. Si nous subventionnons le transport ferroviaire, nous serons en butte à l'hostilité des transporteurs aériens, des exploitants de lignes d'autobus, des camionneurs, qui vivent tous de l'industrie du transport. Je me demande bien dans quelle situation nous nous trouverions alors.

M. POUND: Il me semble qu'en matière de transport par rail, on ne peut pas tellement dissocier le trafic-marchandises du trafic-voyageurs. Les deux, pour moi, sont interdépendants. Les avions, les autobus, eux, transportent avant tout les voyageurs. En tout cas, je ne suis pas suffisamment compétent pour discuter de cela en toute connaissance de cause.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup, monsieur Pound, de votre exposé si instructif. Avant que vous partiez je voudrais vous charger d'expri-

mer à la Chambre de commerce notre gratitude pour la réception dont le Comité a été l'objet de sa part hier soir et pour l'occasion qu'elle nous a donnée de faire connaissance avec vous et avec vos problèmes, ce qui vous a permis à votre tour de vous rendre compte de notre mission. Merci beaucoup.

Les représentants de la ville de Brooks sont-ils arrivés? Non? Alors passons au mémoire des fleuristes et horticulteurs de Medicine Hat, que nous présenteront M. H. E. Wahl, président, et la délégation qui l'accompagne. Permettez-moi de vous présenter M. H. E. Wahl, président de l'Association des fleuristes et horticulteurs de Medicine Hat.

M. H. E. WAHL (*président de l'Association des fleuristes et horticulteurs de Medicine Hat*): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité parlementaire des transports et des communications, permettez-moi d'abord de souhaiter que vous ayez visité avec intérêt nos installations de serres, qui sont les deuxièmes plus considérables au Canada. J'ose dire que j'en suis sûr, d'après ce qu'en ont dit quelques-uns de vos membres. Il nous a fait grand plaisir d'être vos invités et de vous renseigner sur notre activité. Je vous présente respectueusement le mémoire suivant au nom des fleuristes et exploitants de serres de Medicine Hat, association qui groupe 22 exploitants indépendants de serres et trois fleuristes détaillants. Des 22 exploitants de serres, onze sont établis à Medicine Hat et onze à Redcliff. Sept d'entre eux cultivaient des fleurs l'hiver dernier, et les autres produisent des légumes. Je puis rappeler ici ce que dit le mémoire de Medicine Hat, à savoir que nous expédions nos fleurs un peu partout, depuis la Tête des Grands lacs, Fort-William, à l'est, jusqu'à Vancouver. Ici dans notre coin, nos cultures en serre chaude ont une superficie de quelque 1,160,000 pieds carrés, ce qui représente pour les propriétaires une mise de fonds d'environ $2,320,000. Nous employons quelque 110 personnes à plein temps; de plus une quinzaine de familles propriétaires de serres, travaillent aussi pour nous à temps partiel. Le chiffre d'affaires brut de notre industrie est estimé à un million et demi de dollars par année. Comme les autres statistiques, c'est un chiffre que l'on pourrait contester. C'est toujours difficile, dans une industrie, de savoir au juste quel est le chiffre d'affaires de chacun. Aucun concurrent ne veut vous dire combien il fait d'affaires, aucun ne veut révéler où il expédie ses fleurs et en quelles quantités de peur qu'un rival lui vole ses clients. Il y a, ou il y avait auparavant devrais-je plutôt dire, trois moyens d'expédier des fleurs de Medicine Hat, ainsi qu'en fait mention le mémoire de la ville de Medicine Hat. La Commission des transports a jugé bon de nous priver de notre service aérien; tout récemment elle l'a remplacé par un autre qui, bien qu'en mesure de transporter les voyageurs ne peut charger notre marchandise à cause du nombre de caisses et de leurs dimensions.

Vous avez vu ces caisses de carton aux serres de Medicine Hat; elles mesurent une cinquantaine de pouces de longueur. Or, l'espace réservé à la cargaison dans les aéronefs dont se sert présentement Melair, ne mesure que 38 pouces de longueur; il est donc impossible d'y loger une seule de nos boîtes de fleurs, encore moins la quantité que nous expédions et dont le mémoire parle un peu plus loin.

Les *Greyhound Bus Lines* transportent maintenant une partie de nos fleurs, surtout vers les localités maintenant dépourvues de service régulier de train ou de camion. Ils ont aussi commencé à en transporter vers les centres plus importants, là où les horaires du Pacifique-Canadien n'assurent pas un service commode. C'est la combinaison rail-route qui assurait le transport de nos fleurs ces derniers dix-huit mois, et l'on estime que nous expédions vers l'est et

l'ouest, chaque jour de la semaine, vendredi et samedi exceptés, une remorque chargée à demi ou aux trois quarts de fleurs. Dans les périodes précédant les grands congés, nos expéditions remplissent de cinq à dix remorques dans chaque direction. Bien que ce ne soit pas notre principal problème, les envois de produits avariables qui nous sont destinés nous causent quand même de plus en plus d'ennuis. Incidemment, comme il n'en a pas été question jusqu'ici, je me permettrai de faire observer que l'expédition des denrées avariables n'intéresse pas que les seuls fleuristes.

On m'a dit qu'entre autres nos pharmaciens font venir des produits avariables et qu'ils tiennent mordicus au maintien d'un service de transport leur donnant satisfaction. Voici un autre point qui peut aux yeux de quelques-uns paraître sans importance. Les éleveurs de notre région font venir du sémen pour l'insémination artificielle de leurs vaches. Cette substance est gardée dans de la neige carbonique et doit être traitée comme produit avariable. Pour ce qui concerne l'exploitation des serres, les boutures, par exemple, sont importées de l'Est canadien et doivent être plantées sans délai pour fleurir en temps voulu. On vous a certes montré de ces petits plants, à la serre. Quand une partie de l'envoi arrive cinq jours en retard, nous perdons non seulement la valeur des boutures, mais aussi la floraison éventuelle qui peut valoir cinq fois plus et qu'il faut récolter pour Pâques ou la Fête des Mères et non cinq jours plus tard. Les fougères qui nous viennent de l'ouest doivent aussi être expédiées avec nos fleurs et non pas trois jours après car les fleuristes en ont besoin pour confectionner les bouquets que vous et moi envoyons à nos épouses quand elles doivent séjourner à l'hôpital.

● (11.30 a.m.)

Nos fleuristes détaillants importent, dans la région de Medicine Hat, des fleurs qui n'y sont pas cultivées ou dont ce n'est pas la saison et cela leur crée des problèmes. Par exemple ils font venir des orchidées, des glaïeuls hors de saison et ainsi de suite. Les détaillants à qui les grossistes horticulteurs vendent doivent eux aussi recevoir leurs fleurs à temps pour pouvoir exécuter les commandes de leurs clients au moment où ceux-ci le désirent, et c'est là que la grande difficulté se pose. Avant la suppression du *Dominion,* nos fleurs étaient manutentionnées comme envois prioritaires dans les wagons de messageries attelés à l'avant des trains de voyageurs. On les recevait dans les locaux chauffés et on les gardait ainsi pendant le transport jusqu'à la livraison à destination. Depuis les récents changements dans le système de manutention des chemins de fer, bien des bureaux de messageries ont été logés dans des hangars à marchandises, de grandes bâtisses non chauffées utilisées auparavant pour la manutention des chargements partiels de wagons et qui n'étaient aucunement aménagées pour la garde des marchandises avariables. Comme autre résultat des changements que les chemins de fer ont apportés à leurs services depuis deux ans, nos fleurs, au lieu d'être chargées à bord des trains de voyageurs, ont été expédiées par camion dans des conditions aussi peu avantageuses que possible pour des marchandises avariables. Il en est naturellement résulté des pertes suivies de réclamations, choses que le chemin de fer invoque comme raison pour imposer des embargos quand le froid sévit.

Lors de la réunion d'automne de l'association dite *Flowers of Canada,* région de l'Alberta, notre association professionnelle, M. MacLeod, surintendant des opérations de la région de l'Ouest du Pacifique-Canadien, nous a informés que le Pacifique-Canadien transportait nos fleurs par service routier depuis le

1er juillet précédent, date incidemment de la suppression du convoi *Dominion*, et que ce régime se continuerait tout l'hiver. Il déclara malgré l'incrédulité manifestée par les personnes présentes, que les camions de la compagnie étaient disponibles et convenaient parfaitement au transport de notre produit. Le 24 décembre 1965, c'est-à-dire Noël dernier, alors que le thermomètre accusait 20 degrés sous zéro,—ce qui n'est pas rare chez nous,—toutes les fleurs ont été transportées à bord du *Canadian*, le seul train demeurant en service, et cela a duré jusqu'à ce que la température s'adoucisse, au début du printemps. Les remorques «DCR» qui probablement auraient pu protéger leur contenu du froid n'étaient pas disponibles et dans les remorques ordinaires chauffées au propane, les orifices transmettant la chaleur du calorifère étaient inopérants à cause du froid, de sorte que les véhicules étaient impropres au transport des produits avariables. Donc, pendant à peu près trois mois, nos envois de fleurs ont emprunté le *Canadian*, qui avait souvent jusqu'à 14 heures de retard manquant ainsi toutes les correspondances pour atteindre des points en dehors de la ligne principale. Je vous citerai en exemple les parcours Red Deer-Edmonton et Saskatoon-Medford et ainsi de suite. Pendant cette période il nous a été impossible de préciser à quel jour un envoi quittant Medicine Hat arriverait à destination dans l'Ouest canadien. Cette année, la deuxième de suite, le Pacifique-Canadien et sa filiale, C.P. Merchandising Services, ont mis l'embargo complet, depuis 3 heures de l'après-midi le jeudi 27 janvier jusqu'à la même heure le 31 janvier, sur les envois de fleurs de Medicine Hat vers l'est. De plus à cause de restrictions très sévères imposées à partir de ce moment, il a fallu attendre au 1er février à 3 heures de l'après-midi pour pouvoir expédier quelque chose. Ainsi, pendant cinq jours, nous n'avons rien pu expédier de Medicine Hat par le Pacifique-Canadien. Heureusement que pendant cette période certains facteurs ont contribué à rendre nos pertes moindres.

1. L'embargo a pris effet vers la fin de la semaine, moment où nos expéditions sont normalement plus faibles.

2. Les autobus Greyhound ont pu accepter une partie de nos envois réduits de fin de semaine, mission dont ils se sont fort bien acquittés d'ailleurs.

Le temps s'étant amélioré au bout de cinq jours le chemin de fer a levé les restrictions. L'embargo en question a suscité d'autres problèmes. Le 27 janvier, quand le bureau du terminus local nous a verbalement avisés de l'embargo, nous avons demandé une confirmation écrite. Nous avons aussi adressé des télégrammes de protestation à Ottawa et à Montréal. Le 31 janvier, M. Rump, le secrétaire de la Commission des transports, et M. Frayne, le vice-président chargé du service des opérations ferroviaires nous ont fait savoir que l'embargo avait été levé le 29 janvier, soit deux jours auparavant; ils ne mentionnaient aucune restriction sauf que les fleurs devaient être livrées ou cueillies au terminus. Le même jour, le 31 janvier, alors que l'embargo durait depuis quatre jours, notre terminus local en a verbalement reconnu la levée, mais en spécifiant que le voiturier déclinait toute responsabilité relativement au transport. Il fallait venir prendre les fleurs au train et non au terminus. A ce sujet, je voudrais prendre la liberté de vous parler de certains détails importants pour nous. A propos de cette prise de livraison des fleurs en train même, surtout quand il s'agit du *Canadian* il faut se rappeler que dans une journée d'activité moyenne nous faisons des envois à une vingtaine de clients à l'est d'ici, ce qui veut dire qu'il me faudrait téléphoner à chacun pour lui dire que le convoi passerait chez lui à telle ou telle heure de la nuit et pour lui demander de se rendre au train prendre livraison de ses fleurs. Jugeant que ses moyens de manutention à l'autre extrémité de la ligne n'étaient pas suffisants pour le

transport des fleurs, le P.-C. a décidé à son bureau de Medicine Hat que la livraison des envois de fleurs se ferait au train même.

Le 1er février à la suite de nouvelles protestations adressées aux mêmes autorités, le gérant de notre terminus local nous a finalement informés que le service était rétabli à bord du *Canadian*. Durant les cinq jours en question, il n'y a pas eu moyen d'obtenir du gérant de notre terminus local la confirmation écrite du genre de service disponible. Or maintenant nous en avons deux, une du directeur régional et une du vice-président, qui, en plus de se contredire, ne cadrent absolument pas avec le service qui nous a été assuré ici à Medicine Hat. Si le vice-président avait levé l'embargo le 29 janvier, pourquoi le gérant du terminus local et nous, les expéditeurs, n'avons-nous pas été avertis le même jour. Sûrement, quand il s'agit d'une question d'intérêt vital pour une industrie, une société qui exploite un réseau de communication couvrant tout le pays, devrait communiquer un tel renseignement à ses clients sans tarder et d'une façon telle qu'il ne soit pas loisible à une autorité supérieure de modifier ou d'annuler la décision prise. Je termine en vous demandant, messieurs, si vous offririez à un être cher un bouquet de chrysanthèmes flétris le surlendemain de Noël, ou s'il vous plairait d'apprendre que votre fille doit remettre son mariage aux calendes grecques parce que les fleurs ne sont pas arrivées. Savez-vous où nous pourrions le surlendemain d'une grande fête trouver preneur pour $100,000 de fleurs bonnes à jeter à la poubelle? Telle est la situation dans laquelle nous fleuristes de Medicine Hat, nous nous serions trouvés, si la vague de froid avait sévi deux semaines avant Noël plutôt que le 27 janvier.

Nous cultivons un produit fragile qui doit être amené au marché au plus quelques heures après sa cueillette. Notre marchandise doit être expédiée coûte que coûte, beau temps mauvais temps, et nous ne pouvons pas nous contenter de promesses faites en été au sujet de la disponibilité d'un service convenable d'hiver. Les fleurs et les légumes sont des produits avariables que l'on ne saurait confier à une entreprise de transport chez qui l'exploitation des messageries est le fait d'un service fondamentalement axé sur le transport en petite vitesse.

Ici je voudrais faire observer qu'en hiver les fleurs expédiées de Los Angeles ou de Denver peuvent être livrées à Saskatoon et à Edmonton plus vite que les nôtres qui ne partent que de Medicine Hat. Horticulteurs de profession, nous ne prétendons aucunement au titre d'experts en transport. Nous espérons simplement que notre mémoire aura su vous faire apprécier nos problèmes et que vous voudrez bien songer à nous dans vos délibérations sur les moyens de transport de notre pays.

M. HYMMEN: J'aimerais revenir au deuxième alinéa de la page 2. Vous y parlez des fourgons de service à l'avant du train de même que des procédés de manutention du chemin de fer. Puis-je supposer que les changements en cause sont autant le fait du National-Canadien que du Pacifique-Canadien? En est-il bien ainsi? Autrement dit, le Pacifique-Canadien serait-il seul à avoir modifié son service?

M. WAHL: Malheureusement, je ne suis pas en mesure d'apprécier en quoi que ce soit ce que le National-Canadien a pu décider de son côté, parce qu'il ne dessert pas Medicine Hat. Je sais par exemple que le National-Canadien maintient encore un service Regina-Saskatoon, ce que le Pacifique-Canadien a discontinué. A Régina, il confie nos envois au National-Canadien, ce qui porte à

croire que celui-ci est peut-être plus intéressé au transport des denrées avariables. Il faudrait vérifier auprès des autorités du Pacifique-Canadien, mais moi je me demande si le changement est général. J'aimerais connaître les raisons invoquées pour supprimer le service des fourgons à l'avant du train. Je présume que l'on juge le transport par la route plus économique quand on dispose du matériel qui convient.

M. HYMMEN: Une autre question. Vous avez dit que les fleurs expédiées de Los Angeles et de Denver arrivent plus tôt à destination que les vôtres. Les fleurs américaines sont-elles transportées par les chemins de fer des États-Unis?

M. WAHL: Non elles sont expédiées par air de Los Angeles à Minneapolis, et de là sont dirigées sur Winnipeg puis de Winnipeg à Saskatoon. Cela représente un service de douze heures alors que dans les périodes difficiles on nous donne pour Saskatoon un service de deux jours, et pourtant Saskatoon n'est pas si éloigné que cela. Des hauteurs, d'ici, on peut apercevoir Saskatoon.

M. O'KEEFE: Monsieur le président, le mémoire, en page 2, deuxième alinéa, parle de fleurs reçues dans des bureaux de messageries chauffés et qui y étaient gardées en attendant les correspondances et la livraison définitive à destination. De tels bureaux de messageries existent-ils encore? Et pourquoi ne s'en sert-on pas plus que cela quand c'est nécessaire?

M. WAHL: Je ne puis en connaissance de cause parler que du bureau de Medicine Hat où le local des messageries, sauf erreur, a été affecté à la manutention des bagages. Là, les préposés aux messageries ont été logés dans ces hangars à marchandises non chauffés que j'ai décrits. Je présume que c'est dû à la fusion des opérations. Quand celles-ci ont été réunies, on a fait travailler ces préposés dans les hangars à marchandises, leur aménageant comme bureau tout juste un petit coin calorifugé et chauffé, tandis que le reste du hangar est sans chauffage. En hiver, il y fait souvent vingt ou trente sous zéro, température qui ne convient absolument pas aux marchandises avariables.

M. O'KEEFE: Puis-je poser une autre question, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Pas maintenant, monsieur O'Keefe.

M. CARON: A la page 2, vous dites que les fleurs ont été l'objet d'un embargo du 27 au 31 janvier ou au 1er février. Pour quelles raisons a-t-on imposé cet embargo?

M. WAHL: Dans les explications qu'on nous a données, on nous a dit que c'était à cause du froid extrême et des réclamations en dommages-intérêts. Toutefois pour ce qui me concerne, moi, du 15 décembre au 15 mars un seul client s'est plaint d'avoir reçu des fleurs attaquées par le froid. Ici, de notre côté, nous n'avons aucun moyen de nous rendre compte des pertes subies parce que la marchandise est expédiée en port dû, et le destinataire est prié de réclamer s'il subit des pertes. Quoi qu'il en soit, à ma connaissance, un seul parmi mes clients—et j'en ai 43—s'est plaint une fois d'avoir reçu des fleurs gelées.

M. CARON: Dites-vous que le Pacifique-Canadien n'est pas organisé pour se charger du transport de fleurs quand le froid sévit?

M. WAHL: En effet, et il manque du matériel voulu. C'est entendu. Il avait du matériel convenant à la tâche; il l'a remplacé par d'autre qui ne convient plus.

M. CARON: Selon vous, le P.-C. ne veut pas du transport des marchandises avariables.

M. WAHL: Les wagons dont je parle étaient attelés à l'avant du train. Autrefois,—et les représentants des chemins de fer ici présents pourront vous le dire aussi,—le premier ou les deux premiers wagons de chaque train de voyageurs étaient toujours un fourgon à bagages et un fourgon à messageries aérés et chauffés ou réfrigérés selon les besoins de façon à pouvoir transporter les marchandises avariables.

M. SHERMAN: Ceci nous amène à un point que je voulais soulever, monsieur le président. Je veux féliciter monsieur Wahl et l'association qu'il représente, de nous avoir si clairement exposé leurs vues. Toutefois, certains passages du mémoire paraissent s'éloigner du sujet que notre mandat nous donne à étudier, à savoir le service-voyageurs assuré dans l'Ouest par le Pacifique-Canadien, et la demande réelle à l'endroit d'un tel service. Cependant, votre dernière observation, monsieur Wahl m'éclaire. Vous avez dû ne parler que du service-voyageurs, et si vous ne disposez que du service général de transport en petite vitesse, les fleurs et autres produits avariables dont vous faites le commerce ne peuvent être manutentionnés de façon efficace. Ils ne sont pas suffisamment protégés des éléments. Le service qui leur convient réellement est celui de messageries assuré par les trains de voyageurs du chemin de fer.

M. WAHL: Je n'affirme pas que c'est impossible à réaliser. Je dirais plutôt que l'on n'a ni étudié ni mis au point des méthodes appropriées de manutention, du moins le chemin de fer n'a pas institué de recherches dans ce sens. Comme je l'ai mentionné, il y a les remorques dites ECR à refroidissement enveloppant qui conviennent parfaitement au transport des denrées avariables. Elles pourraient même servir au transport des humains, mais malheureusement, ce matériel n'a pas été mis en service chez nous. On nous a supprimé le service des trains de voyageurs sans nous assurer l'équivalent par d'autres moyens.

M. SHERMAN: Puis-je me permettre de poser une autre question, monsieur le président? Ce serait plus une observation qu'une question, vu que cela se rapporte à ce que monsieur Hymmen demandait tantôt à propos du N.-C. et de sa capacité de manutentionner ces denrées en hiver avariables et du point de savoir si le N.-C. avait imposé les mêmes embargos que le P.-C. A Winnipeg, d'où je viens, je sais fort bien que l'hiver dernier j'ai été mêlé à une couple de controverses à ce sujet. Le N.-C. a imposé un embargo analogue sur les marchandises avariables expédiées de Winnipeg à des endroits de l'Ouest canadien et les expéditeurs ont là aussi vivement protesté. En l'occurrence il s'agissait du National-Canadien, de sorte qu'apparemment, nous nous trouvons en face d'un problème dû aux changements technologiques adoptés par les deux chemins de fer.

M. SOUTHAM: Monsieur Sherman vient de traiter du point en particulier dont je voulais m'enquérir. En l'occurrence, je m'associe aux remarques qu'il a

faites au sujet de la façon lucide dont le témoin nous a expliqué comment la suppression du convoi *Dominion* a fait naître les problèmes qui se posent pour les horticulteurs. D'autres témoins nous ont dit, ce qui m'a fort intéressé, que la suppression du *Dominion* ne les préoccupait pas outre-mesure pourvu que le *Canadian* assure un service équivalent et même amélioré. Que pensez-vous de ce problème, monsieur? Êtes-vous d'avis que vos difficultés datent de la suppression du *Dominion* et proviennent du service insuffisant que vous donne le *Canadian*? Est-ce là la principale cause de vos ennuis?

M. WAHL: Par une étrange coïncidence, nos problèmes, pour une large part à tout le moins, paraissent s'être aggravés depuis la suppression du *Dominion*. En été, le *Canadian* est en mesure de transporter nos fleurs. La difficulté qui se pose, c'est qu'il ne fait ici qu'un arrêt de huit minutes, et les préposés aux marchandises ne sont pas capables dans ce laps de temps de charger 120 boîtes de fleurs à bord du train et de décharger ce qui doit descendre à Medicine Hat. Voilà pourquoi, à mon sens, le *Canadian* a tant de retard l'hiver. Les opérations de service sont plus longues à exécuter par temps froid,—personne n'aime travailler au froid; de plus, il faut que les produits avariables soient manutentionnés avec plus de précautions en hiver, non seulement du point de vue protection contre le froid, mais aussi en ce qui concerne la maniement même. Quand un train arrête deux ou trois minutes seulement à une gare comme Swift Current, ce n'est pas suffisant pour décharger de 15 à 20 boîtes de fleurs et pour charger d'autres colis. Et c'est ainsi que les retards s'accumulent tout le long du parcours pour atteindre en fin de compte des quatre ou cinq heures.

M. SOUTHAM: J'ai remarqué que certains membres du Comité avaient écouté avec intérêt la version de certains témoins nous ayant dit ce matin que la suppression du *Dominion* ne les préoccupait pas trop pourvu que l'on améliore le service assuré par le *Canadian*. Qu'en pensez-vous? Êtes-vous de cet avis-là ou croyez-vous plutôt, en tant que chef d'un groupe représentant votre industrie, que la solution de votre problème serait la remise en service du *Dominion*?

M. WAHL: Comme je l'ai dit, mes collègues et moi-même ne nous prétendons aucunement des experts en transport. Tout ce qui nous intéresse, c'est l'expédition de nos marchandises. Je ne pense pas que le *Canadian*, avec le service qu'il assure aujourd'hui puisse y parvenir, pas avec un arrêt de seulement huit minutes à Medicine Hat, ni avec l'espace qui est aménagé pour cela à son bord, ni avec l'horaire qu'il suit. Les camions en service à l'heure actuelle ne le peuvent pas non plus, je pense. Il y a tout de même des solutions possibles qui ne sont pas nécessairement orientées du côté des chemins de fer. A mon sens, les autobus Greyhound pourraient avantageusement se charger de ce transport surtout si la société, comme elle l'a laissé entendre, met en service des autobus pourvus d'un compartiment à marchandises. Aux États-Unis, les Greyhound transportent à peu près la moitié de toutes les fleurs expédiées. Le service est assuré par des véhicules pourvus d'un compartiment à marchandises. Nous ne soutenons pas qu'il faille à tout prix ressusciter le *Dominion* pour assurer le transport de nos fleurs. Nous demandons que quelqu'un s'occupe de notre problème et intervienne auprès des trois transporteurs pour trouver une solution.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, je me rends compte que le sujet s'écarte un petit peu de nos attributions. De par notre mandat, nous devons délibérer sur les services-voyageurs des chemins de fer. D'un autre côté, j'apprécie le problème que le témoin a exposé au nom de l'industrie qu'il représente. Êtes-vous en mesure de nous faire des recommandations, monsieur Wahl? Nous sommes au courant de quelques-uns des problèmes, mais nous sommes toujours disposés à accueillir favorablement des propositions pouvant aider le Comité à tirer des conclusions logiques. A part du recours aux autobus dont vous avez parlé, pouvez-vous proposer, au sujet du service de messageries du *Canadian*, des moyens qui supprimeraient les inconvénients dont vous vous plaignez?

M. WAHL: Je suis personnellement d'avis que le *Canadian* a un horaire trop accéléré pour manutentionner convenablement les produits avariables. Comme je l'ai dit, un arrêt de huit minutes à Medicine Hat ne suffit pas; on a à peine le temps de charger la moitié des envois ou de décharger la moitié des colis à descendre du fourgon; donc le *Canadian* dans les circonstances actuelles ne nous assure pas un service satisfaisant. Toutefois, un des vœux que nous pourrions et que nous aimerions formuler s'apparenterait à ce que demandent les deux mémoires qui ont précédé, à savoir: la constitution d'un office ou d'un conseil chargé d'étudier les problèmes que nous avons exposés, tels les embargos, la manutention par temps froid, les horaires malcommodes. Ainsi, nous ne serions pas renvoyés d'un bureau de chemin de fer à l'autre, d'un comité à l'autre, et ainsi de suite. D'après la Commission des transports, il appartenait au ministère de la Voirie de s'occuper de la question vu que notre marchandise était transportée par camion. Or, ce n'est pas cela du tout, elle était expédiée par train. On nous renvoie d'un bureau à l'autre et nous ne savons plus à qui nous adresser. Voilà pourquoi nous avons comparu devant vous, messieurs.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Wahl.

Messieurs, je pense que c'est le bon moment de lever la séance. Cinq autres membres du Comité veulent poser des questions, et il y en aura sûrement d'autres. Nous allons lever la séance jusqu'à 2 heures, et je prie M. Wahl de revenir. Nous entendrons les autres mémoires cette après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

● (2.00 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Avant tout permettez-moi d'annoncer que nous avons reçu à midi un mémoire en deux parties du *Medicine Hat Downtown Kiwanis Club*. Au lieu d'en entendre la lecture, j'accueillerais une motion tendant à le faire imprimer en appendice à nos Procès-Verbaux et Témoignages.

M. ANDRAS: J'en fais la proposition, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: La proposition est de M. Andras et M. Olson l'appuie. Qui est en faveur?

(La motion est adoptée.)

Le PRÉSIDENT: M. Fawcett n'étant pas ici, vous avez la parole, monsieur Reid.

M. REID: Merci, monsieur le président. Monsieur Wahl, la demande pour les produits de vos serres atteint-elle à certaines périodes de l'année un point culminant que vous pouvez prévoir, ou bien est-elle constante?

M. WAHL: Je pourrais répondre à votre question en indiquant le 4e ou le 5e paragraphe de la première page du mémoire où l'on trouve en résumé le nombre de boîtes expédiées, cela illustre bien les fluctuations de la demande. Nous avons une production régulière durant les 52 semaines de l'année et en plus une production supplémentaire pour Noël, de loin la plus importante, puis la fête des mères, Pâques, la Saint-Valentin, enfin, d'autres fêtes de moindre importance comme le jour du Souvenir, le 1er juillet, la fête du Travail, etc.

M. REID: Autrement dit, vous avez une production minimum l'année durant et certaines périodes de fluctuations?

M. WAHL: Oui, définitivement.

M. REID: Il est très difficile pour la compagnie de transport de prendre les dispositions nécessaires pour vous accommoder en tout temps. C'est une tâche difficile pour le chemin de fer ou pour tout système de transport; car il est presque impossible d'avoir un équipement considérable qui ne servirait que lors des périodes de pointe. Votre problème consiste en ce que vous éprouvez des difficultés à faire transporter même votre production minimum?

M. WAHL: C'est vrai. Cependant, nous pouvons prévoir avec assez de précision le volume de la production spéciale pour les jours de fête. L'an dernier, probablement pour la première fois, des représentants de la région de l'Ouest du Pacifique-Canadien sont venus s'enquérir du volume probable de nos expéditions pour la période de Noël. En conséquence, ils ont pu prévoir les besoins et trouver pour les expéditions de Noël des remorques qui ont pu servir parce que la température avait été plutôt clémente. S'il avait fait plus froid, ces remorques n'auraient pu être utilisées. Les besoins pour les jours de fête peuvent toujours être prévus et je crois que l'équipement nécessaire peut être rassemblé si la compagnie de chemin de fer veut s'en donner la peine. On m'a dit que la demande pour le transport de la viande à Lethbridge est bien moins importante pendant les deux semaines précédant Noël que durant le reste de l'année, les remorques utilisées à cette fin, les remorques DCR, sont celles que nous voudrions bien avoir ici pour le transport de nos fleurs.

M. REID: Quand il y a une entreprise importante exigeant un équipement particulier pour le transport de sa production, ne pensez-vous pas que la compagnie de transport concernée a une obligation morale, sinon légale, de fournir un moyen de transport satisfaisant en remplacement d'un service qu'elle veut discontinuer?

M. WAHL: Évidemment, c'est ce que nous pensons et, au cours des deux dernières années, nous avons tenté de diverses manières d'en convaincre nombre d'organismes; cependant, nous avons l'impression de l'avoir fait en vain.

M. REID: Vous serait-il possible de former une sorte de coopérative de transport qui serait une solution à quelques-uns de vos problèmes? Je demande cela parce que nous avons un problème de transport dans ma circonscription où se trouve une usine pour la préparation du poisson qui exige aussi des voitures

spéciales et qui a été laissée en plan par le Pacifique-Canadien à peu près à la même époque. On y trouvait le même genre de fluctuations de la production parce que leur marché est à New-York. C'est la solution qu'ils avaient trouvée; je me demandais si votre organisation avait étudié la possibilité d'effectuer vous-mêmes le transport afin de remplir le vide laissé par la réduction du service assuré par le Pacifique-Canadien?

M. WAHL: Il y a environ un an, nous avons étudié la possibilité de former notre propre coopérative pour transporter nos fleurs à l'extérieur d'une façon économique, mais il y avait toujours le fait que nos camions devraient revenir vides, par conséquent, sans aucun revenu pour le retour. Nous avons abandonné le projet pour cette raison. Il n'y a à peu près aucun produit, tout particulièrement aucune marchandise périssable, à apporter ici; le projet n'aurait pas été rentable. Nous croyons que cela est plus facile pour ceux qui transportent des marchandises dans les deux sens, comme le Pacifique-Canadien et Greyhound.

M. REID: Les facilités réduites de transport que vous obtenez à Medicine Hat sont-elles un obstacle à l'expansion de votre commerce?

M. WAHL: Très certainement. Je ne crois pas que l'on oserait ici songer à l'expansion de ce genre de commerce vu la réduction des facilités de transport.

M. REID: Voici en réalité ce que je voudrais savoir: Vous serait-il possible de vous attaquer au marché de Toronto si vous aviez des moyens adéquats de transport?

M. WAHL: Le marché de Toronto est à 2,000 milles de distance et ils ont des serres, de grandes serres, beaucoup plus près, qui parfois expédient des fleurs jusque dans notre région. C'est une question d'équilibre des échanges entre l'Est et l'Ouest. Je ne crois pas qu'il soit possible d'expédier des fleurs jusqu'à Toronto, mais très certainement jusqu'à Winnipeg. Nous sommes plus près de Winnipeg que Toronto et je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas servir le marché de Winnipeg à la place de Toronto ou même de Los Angeles.

M. REID: Je vous remercie, monsieur le président.

M. OLSON: Monsieur le président, l'acoustique ici n'est pas bien bonne, je me demande si nous pourrions demander aux membres et aux témoins de parler un peu plus fort?

Le PRÉSIDENT: L'acoustique ici est très mauvaise, ainsi je vous prierais de parler un peu plus fort.

M. FAWCETT: Les questions posées par messieurs Sherman, Southam et Reid réduisent sensiblement le champ de mon interrogatoire. J'ai deux brèves questions. D'abord, et c'est là, je crois, le nœud de toute l'affaire, avant le retrait du *Dominion*, étiez-vous satisfaits des conditions du transport de vos fleurs hors de Medicine Hat? Est-ce que tout allait bien quand le *Dominion* circulait?

M. WAHL: Pour parler franchement, non. Nous avons toujours eu un petit nombre de réclamations durant les périodes de froid; c'est-à-dire que nos clients devaient réclamer un remboursement pour des colis endommagés par le

froid; mais j'ai remarqué que le nombre des réclamations avaient augmenté sensiblement depuis la disparition du *Dominion* et de plus, nous ne pouvons plus expédier notre marchandise périssable par les trains de voyageurs. Quant à dire que le service était adéquat avant le retrait du *Dominion*, c'est relatif, à mon sens. En cherchant bien, on peut toujours trouver quelque chose à redire. Nous avons eu aussi des ennuis dans ce temps-là, mais certainement rien de comparable à ce que nous avons maintenant.

• (2.15 p.m.)

M. FAWCETT: Ma seconde question est dans le même ordre d'idées. Elle se rapporte à la centralisation des services qui, je crois, est maintenant chose courante dans toutes les formes du transport et non pas uniquement pour les chemins de fer. Pourriez-vous nous dire si oui ou non la centralisation des services depuis la discontinuation du *Dominion* a eu un effet quelconque sur le service que vous obtenez maintenant en général? Je veux parler de la disparition de certaines agences ou de leur déménagement en un endroit plus central au lieu des nombreuses agences qui existaient auparavant. Est-ce que cela a été cause de certaines difficultés? Est-ce que la disparition de certaines agences a pu soulever des problèmes pour le transport de vos fleurs et ainsi de suite?

M. WAHL: Oui, certainement, des stations ont été supprimées dans les petites villes, si c'est ce que vous entendez par l'élimination des facilités, le service des voyageurs a aussi été discontinué dans les villes de peu d'importance; je pense entre autres à Clarisholm ou Macleod, je ne suis plus sûr laquelle des deux, qui a tout perdu et Redcliffe qui n'a plus de service des voyageurs, car le train ne s'y arrête plus. La perte de ces facilités a évidemment modifié notre méthode de distribution ou les moyens employés par le chemin de fer pour le transport de nos produits. Ils doivent maintenant transporter notre marchandise jusqu'aux grands centres comme ils le font pour les voyageurs, de là les produits doivent être dirigés vers les localités plus petites ou sont livrés par des camions non chauffés qui font la navette. Un exemple, à Rivers, Manitoba, tout est maintenant fermé là, les fleurs et les voyageurs sont amenés jusqu'à Brandon ou jusqu'à Winnipeg, je crois, puis sont ramenés de là.

M. FAWCETT: Monsieur Wahl, votre réponse à ma question souligne un des points qui, à mon avis, ont aussi leur importance à part le *Dominion*.

M. CARON: Je voudrais tout simplement savoir si vous utilisez le service des messageries ou celui des marchandises?

M. WAHL: On l'appelle le service des messageries.

M. MACEWAN: Tout ce que je veux demander, monsieur Wahl, c'est que si vous pouviez obtenir les remorques convenables, ne serait-ce pas le meilleur moyen à employer pour distribuer votre produit?

M. WAHL: Cela est certainement un des éléments importants dans le transport d'une marchandise périssable. La remorque, ou tout autre moyen, est un élément important dans le transport de Medicine Hat au point de destination. L'autre exigence que ni la remorque ni le train ne peuvent satisfaire, c'est la qualité de l'entrepôt au point de départ, à destination ou aux points de correspondance comme Régina et Saskatoon. La remorque peut être la meilleure que l'on puisse trouver, mais si elle doit se rendre à Winnipeg et qu'un transfert est nécessaire à Régina pour que la marchandise se rende à Saskatoon, comme les voyageurs doivent la faire, ceux-ci n'attendront pas dans une salle non chauffée, les fleurs ne peuvent le supporter non plus.

M. MacEwan: Alors le Pacifique-Canadien n'a pas de facilités convenables ici à Medicine Hat ou ailleurs?

M. Wahl: Ils ont déménagé leur service de messageries hors de...

M. MacEwan: S'ils avaient des camions avec remorque, cela pourrait être la solution?.

M. Wahl: Cela serait une solution, oui.

Mr. Bell (*Saint-Jean-Albert*): Puis-je poser une question complémentaire? Elle m'est suggérée par les problèmes de transport qu'affrontent les usines de préparation des aliments des Maritimes. Exercez-vous un genre de commerce qui pourrait vous amener à organiser vous-mêmes le transport dont vous avez besoin avec votre propre flotte de camions?

Le président: Monsieur Bell, cette question au sujet des coopératives a déjà été demandée par M. Reid.

M. Bell (*Saint-Jean-Albert*): La question de M. Reid n'était pas tout à fait la même, monsieur le président. Je sympathise avec vous en ce qui regarde votre problème de transport. Nous avons eu la même chose dans les Maritimes, pour certains types de poissons frais, les homards et autres. Le problème se pose encore maintenant pour les aliments congelés, légumes congelés et autres. Nous tentons de pénétrer le marché du centre du Canada et nous avons essayé de différentes manières dans le passé d'obtenir la coopération des chemins de fer et nous nous sommes butés aux mêmes difficultés que vous. Un de nos principaux objectifs maintenant, est d'atteindre ce marché directement avec nos propres camions réfrigérés. Se pourrait-il que vous fassiez de même?

M. Wahl: C'est toujours possible, monsieur. Aux États-Unis, par exemple, où il y a de plus grandes serres et où les serres sont mieux groupées, quelques-unes de ces grandes entreprises ont, en fait, organisé des circuits de livraison, un peu à la manière des laitiers; les produits sont chargés le matin dans de grandes remorques qui vont pendant deux jours livrer leur marchandise aux clients. Celle qui me vient à l'esprit opère dans la région de Boston. Je connais un grossiste là qui agit ainsi. Tout le circuit n'est que de 200 milles, tandis qu'ici, dans l'Ouest canadien, le problème est bien différent. Nous aurions ici un circuit de 2,000 milles que devraient parcourir nos camions. Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons étudié cette possibilité; mais c'était tout simplement impossible de le faire d'une manière économique parce que nos camions devraient revenir vides.

M. Bell (*Saint-Jean-Albert*): On ne peut comparer le commerce des fruits frais de l'Okanagan, par exemple, tentant de s'introduire dans la région centrale du Canada?

M. Wahl: On pourrait toujours faire une comparaison; mais je ne connais pas suffisamment les solutions qu'ils ont pu trouver à leurs difficultés pour que je puisse en discuter.

M. Bell (*Saint-Jean-Albert*): Le point où je veux en venir, c'est de savoir qu'est-ce qui, en tout cela, est un problème de transport en général, les taux ou autres choses, ou bien un problème particulier qui pourrait intéresser ce Comité, compte tenu des termes de son mandat ne visant que le service des voyageurs?

M. Wahl: Je dirais que c'est un problème de transport en général; pourquoi est-il soulevé ici, c'est surtout à cause du fait que nous expédiions nos fleurs par les convois de voyageurs auparavant.

M. BYRNE: Monsieur Wahl, dans les trois derniers paragraphes de la page 2, vous parlez des difficultés survenues au cours de la période durant laquelle vos produits étaient entièrement transportés par le *Canadian*.

M. WAHL: C'était quelque chose qui était arrivé pendant que...

M. BYRNE: Quel serait le moyen d'obvier à cette difficulté dans des conditions extrêmes? Quelle pourrait être la solution?

Si je comprends bien, le froid extrême était la cause du retard du train et c'était aussi la raison pour laquelle les fleurs étaient expédiées par le *Canadian*.

M. WAHL: J'imagine que la solution immédiate serait de demander au PC de fournir de meilleures remorques et de prier pour du beau temps, du temps doux durant tout l'hiver. A présent que le chemin de fer a commencé à imposer un embargo durant les grands froids, je ne doute pas du tout que l'on va continuer à faire de même chaque fois qu'il fera très froid. Je crois bien qu'il leur faudra recourir aux remoques chauffées au gaz propane. A un certain endroit dans le mémoire, je dis qu'ils transportent nos fleurs de temps à autre; évidemment, c'est quand il faut beau comme aujourd'hui, mais aussitôt que la température baisse à 20 degrés sous zéro et que les tuyaux des chaufferettes gèlent dans les remorques ils vont...

M. BYRNE: Est-ce que les tuyaux d'échappement gèlent; qu'est-ce qui gèle?

M. WAHL: Oui, l'ouverture du tuyau d'échappement allant à la chaufferette. C'est un genre de poêle qui ressemble à un pot à tabac. Il y en a un à l'avant et un autre à l'arrière.

M. BYRNE: Durant les trois ou quatre jours de l'embargo, le *Canadian* a circulé quand même, quoique avec du retard, n'est-ce pas? Il passait à Medicine Hat et cependant il vous était impossible d'expédier votre produit?

M. WAHL: Exactement.

M. BYRNE: Quelle raison a-t-on donnée? Les délais étaient trop longs...

M. WAHL: La raison que nous a donnée le président du chemin de fer quelque temps après l'embargo était le transport des serres à la gare et de l'autre gare au client. Nous ne sommes pas tout à fait d'accord sur ce point, parce que de temps en temps, au cours des dernières années, nous transportions nous-mêmes les fleurs à la gare et nous demandions à nos clients d'aller les chercher à la gare chez-eux. Ainsi, là n'était pas la question, en fait, ils refusaient toute responsabilité pour le transport des fleurs par le train et cependant, cet homme vient nous dire que leurs voitures sont toujours très bien chauffées et que là n'était pas le problème sur les trains ou sur les remorques. Ce n'est qu'un tissu de contradictions. La véritable raison pourquoi nous sommes ici, c'est que nous ne savons plus à qui nous adresser maintenant; le Pacifique-Canadien nous envoie ces lettres paradoxales; nous ne savons plus où aller et nous ignorons à quelle porte frapper pour sortir de ce fouillis de restrictions et de contradictions.

M. BYRNE: Vous acceptez le fait que le *Dominion* est maintenant une chose du passé et vous avez aussi accepté le fait qu'en répondant à toutes les

exigences du transport dans la région des Prairies, le *Canadian* verrait son efficacité réduite à un tel point, qu'il perdrait probablement plus de voyageurs; alors, il faut trouver une autre solution?

M. WAHL: Nous utilisons Air-Canada.

M. BYRNE: Quelle serait la distance minimum?

M. WAHL: Nous avons expédié par avion à Calgary, Saskatoon et Winnipeg.

M. BYRNE: Les avions Viscount pourraient transporter toute votre marchandise durant la période de Noël?

M. WAHL: Je ne crois pas qu'une ligne aérienne pourrait toutes transporter les expéditions du temps des Fêtes. Toutefois, je crois que malgré tout ce que nous avons dit contre le Pacifique-Canadien, ils seront quand même disposés à accepter tous les envois des Fêtes et trouver pour cela, du moins nous l'espérons, des remorques convenables. C'est la question du transport à l'année longue qui soulève le plus de difficultés; quand elle opérait ici, la ligne aérienne pouvait effectuer ce transport.

M. BYRNE: Vous avez dit que vous aviez perdu beaucoup de clients en perdant le service de la ligne aérienne. Si vous aviez un service par air à Medicine Hat, pensez-vous pouvoir regagner le terrain perdu?

M. WAHL: Très certainement.

M. OLSON: Monsieur le président, je voudrais que monsieur Wahl se reporte à la page 3 de son mémoire, je désire lui poser une question pour compléter les autres questions qui ont précédé. Avez-vous déjà obtenu du Pacifique-Canadien un service satisfaisant pour vos besoins à l'année longue, durant les 52 semaines?

M. WAHL: Oui, il est juste de dire que c'est arrivé.

M. OLSON: Est-ce que cela est arrivé quand vous avez pu profiter du service des messageries du *Dominion*.

M. WAHL: C'est seulement durant ce temps-là, je crois, que le service a été tout à fait satisfaisant.

M. OLSON: Le *Dominion* a-t-il été touché par un embargo total pendant qu'il était en circulation? Je vais poser la question autrement. Y a-t-il eu un problème? Est-ce que c'est arrivé souvent? Est-ce arrivé à chaque année ou une fois ou deux?

M. WAHL: Lors de la préparation de notre mémoire, j'en ai causé avec mes collègues et nous ne pouvions nous souvenir que de deux embargos survenus au cours des deux derniers hivers; ce sont les seuls dont nous pouvions nous rappeler en ce qui regarde l'histoire de l'expédition des fleurs hors de Medicine Hat, je veux parler d'embargo total. De temps à autre, il y a bien eu de petites restrictions locales comme: «Swift Current est gelé, vous ne pouvez rien expédier aujourd'hui», mais jamais d'embargo total sur tout ce qui doit aller en direction est.

M. OLSON: Monsieur le président, je voudrais éclaircir un peu cette question d'embargo afin de bien comprendre ce que cela signifie. Vous dites au milieu de la page, au 4e paragraphe, je crois, que la compagnie de transport ne

voulait être tenue responsable d'aucun dommage survenu en cours de route. Maintenant, qu'est-ce que cela signifie, ils accepteraient les fleurs, mais sans en être responsables?

M. WAHL: Exactement. Durant la courte période du 1er janvier au 1er février, ils ont apparemment changé d'idées et décidé qu'ils transporteraient les fleurs, mais sans s'en rendre responsables. Évidemment, les serres ne pouvaient accepter cela. Il était impossible de leur confier nos fleurs et de leur permettre de les placer n'importe où dans une remorque remplie ou avec un chargement de ferrailles et les dommages restant à notre compte. Cela revenait à dire qu'ils n'en voulaient pas du tout.

M. OLSON: Vous n'avez rien expédié?

M. WAHL: Nous n'avons rien expédié dans ces conditions; c'est-à-dire que notre agence à Redcliff n'a rien envoyé. Durant ces deux jours nous avons confié nos produits à Greyhound.

M. OLSON: On peut alors dire que lorsqu'ils déclinent toute responsabilité, pour vous cela veut dire un embargo total?

M. WAHL: C'est la même chose.

M. OLSON: Monsieur Wahl, j'ai été très intéressé par les questions que vous a posées M. Byrne au cours de la discussion. Croyez-vous que si le *Canadian* arrêtait suffisamment longtemps aux stations pour charger et décharger vos produits, on pourrait encore le considérer comme étant un train de voyageurs de première classe?

M. WAHL: Monsieur Olson, je ne crois pas que cela soit de mon domaine, mais mon opinion personnelle serait que si le *Canadian* est retardé à Medicine Hat, retenu pendant 15 minutes au lieu de 8, alors on ferait de même à Regina, Winnipeg et ailleurs, cela voudrait dire que le train serait ainsi retardé partout à travers le pays. On ne pourrait plus après cela le considérer comme un rapide continental; cela détruirait complètement la bonne réputation que s'était acquis ce train.

M. OLSON: Rien qu'une autre question. Avez-vous déjà discuté avec le Pacifique-Canadien des moyens d'accélérer le chargement et le déchargement de vos colis?

M. WAHL: Non, nous ne l'avons pas fait.

M. OLSON: Monsieur Whal, je crois que vous avez dit qu'il est raisonnable de s'attendre à d'autres embargos chaque fois que la température sera très froide; qu'arrive-t-il alors, que faites-vous des fleurs spécialement préparées pour ces périodes?

M. WAHL: Il faut quand même couper les fleurs quand elles sont à point, qu'elles puissent être expédiées ou non; elles peuvent être conservées en glacières comme celles que vous avez visitées aux serres de Medicine Hat; elles peuvent être mises en boîtes, prêtes à partir, empilées sur le plancher et après deux jeurs, les roses, par exemple, devront être jetées; elles sont fanées. Nous pouvons conserver les chrysantèmes et les œillets durant une semaine, mais il est bien inutile d'entreposer pour cent milles dollars de chrysantèmes pour le lendemain de Noël, qui alors les achètera?

M. OLSON: Qu'arrive-t-il à votre marché, quand vous ne pouvez plus expédier? Je veux parler de vos clients, maintenant. Où se procurent-ils des fleurs quand il vous est impossible de les servir?

M. WAHL: En partie des États-Unis. Comme on l'a mentionné plus tôt, Los Angeles, Denver et autres centres, exportent des fleurs américaines au Canada, cela répond à une partie des demandes.

M. OLSON: Avez-vous éprouvé certaines difficultés à reconquérir le marché ainsi perdu durant des jours ou des semaines suivant la longueur de la période de l'embargo?

M. WAHL: Oui, c'est arrivé, en particulier pour les œillets, il nous a fallu près de quatre ans pour reprendre le marché des œillets que nous avions perdu dans cette région. Denver, Colorado, a des œillets de renommée mondiale, on les transporte durant la nuit à toutes les villes de l'Ouest canadien; nous avons subi des pertes sérieuses à cause de cela et nous venons à peine de reprendre le terrain perdu.

M. OLSON: Merci, monsieur le président.

M. SHERMAN: Puis-je poser une question complémentaire, monsieur le président. Monsieur Wahl, au sujet des œillets de Denver, ils ont maintenant un service de nuit desservant toutes les villes de l'Ouest canadien, comment cela se peut-il? Ils peuvent expédier par avion à Winnipeg ou à Calgary, mais après, ils affrontent les mêmes problèmes de transport que vous hors de Winnipeg et de Calgary?

M. WAHL: Je m'excuse si j'ai dit toutes les villes, je ne voulais pas dire les grandes villes, les villes desservies par des lignes aériennes. Je ne me trompe pas en disant, qu'en fait, il n'y a que deux villes en Alberta qui n'ont pas de service par air, Medicine Hat et Red Deer; ainsi il y a les villes desservies par avion et les autres desservies par ce service rapide.

M. CARTER: Monsieur Wahl, vous parlez de ce service par air, votre problème s'est aggravé quand ce service par avion a été discontinué, je présume, quand la route du laitier a été interrompue. Comment se répartissaient vos envois avant, quelle proportion était expédiée par air et combien par chemin de fer, cinquante, cinquante?

M. WAHL: Je n'ai pas de chiffres exacts pour les autres producteurs de notre groupe, mais chez-nous, aux serres de Redcliff, nous expédions par air environ 25 p. 100 de notre production. Presque tout allait à Saskatoon, vu les mauvaises communications par rail avec cette ville.

M. CARTER: Est-ce que cette proportion conviendrait aussi, plus ou moins, pour les autres producteurs?

M. WAHL: L'appréciation d'un marché est toujours difficile, une serre en particulier peut pénétrer une région et réussir à prendre la part du lion; cependant, je crois pouvoir affirmer que nous, de Redcliff, avons la grosse part du marché de Saskatoon; ainsi les autres producteurs n'expédient peut-être pas à Saskatoon un pourcentage aussi élevé de leur production.

M. CARTER: Le service par air, alors, visait surtout le marché de Saskatoon, n'est-ce pas?

M. WAHL: Dans notre cas, oui.

M. CARTER: On a dit beaucoup de choses à propos des trains de voyageurs, ils sont aussi la source de vos ennuis; on a parlé des retards des trains; le *Canadian*, par exemple, arrivant trois, quatre et même six heures en retard; apparemment, c'est à peu près général. Est-ce que cela se produisait aussi quand le *Dominion* circulait? Est-ce que les trains avaient alors autant de retard?

M. WAHL: A ma connaissance, c'était mieux quand le *Dominion* circulait. Je n'ai aucune statistique à ce sujet, mais il me semble que lorsqu'il survenait des éboulement dans les montagnes, par exemple, et que les trains ne pouvaient pas y passer, le Pacifique-Canadien envoyait de Calgary un autre train pour remplacer celui qui n'avait pu passer; en autant qu'il était possible de le faire, ce train arrivait à l'heure et prenait à Medicine Hat les marchandises et les voyageurs en direction de l'Est; je ne puis le jurer, mais il me semble que les horaires étaient bien mieux respectés quand nous avions deux trains.

M. CARTER: Vous dites quelque part dans votre mémoire que vous desservez maintenant à peu près 25 p. 100 du marché canadien.

M. WAHL: C'est une estimation basée sur les renseignements que nous ont donnés les grossistes de Calgary, Edmonton et Vancouver qui font l'importation des fleurs. Là encore, ils ne nous diront pas la valeur exacte en dollars de leurs importations. Les gens du bureau des statistiques ont des chiffres sur ce sujet, mais ils ne sont pas à date et pas aussi complets qu'on pourrait le souhaiter.

M. CARTER: Quelles seraient les limites géographiques de votre marché?

M. WAHL: Vancouver, à l'ouest, et Fort William, à l'est.

M. CARTER: Est-ce le territoire dont vous parliez quand vous avez dit que vous pourriez desservir ce marché si les moyens de transport étaient meilleurs. Quelles sont les possibilités d'expansion?

M. WAHL: Je suis assez bon Canadien pour espérer qu'un jour nous pourrons produire suffisamment pour répondre à toutes les demandes. J'espère comme tout le monde que le Canada en viendra à subvenir à presque tous ses besoins.

M. CARTER: Mais cela est impossible à moins que les moyens de transport soient améliorés?

M. WAHL: Certainement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Wahl, je tiens à vous remercier pour votre témoignage à titre de représentant des fleuristes de Medicine Hat et aussi pour l'invitation faite à ce Comité ce matin de visiter les établissements de *Medicine Hat Greenhouses Limited;* visite intéressante qui nous a permis de mieux comprendre vos problèmes. Quoique nous ayons pris ici quelque liberté quant aux termes de notre mandat, nous désirons vous remercier pour la présentation de votre mémoire au nom des fleuristes et pour les explications que vous nous avez fournies.

Si je comprends bien, il n'y a ici personne de Brooks ou de Bow Island. Nous entendrons d'abord le mémoire de l'association libérale de Medicine Hat et après, celui du conseil du Travail de la ville de Medicine Hat et du district, qui exigera plus de temps, je crois; ainsi, nous écouterons le président, monsieur Medhurst. Monsieur D. H. Medhurst, président de l'Association libérale de Medicine Hat.

● (2.45 p.m.)

M. D. H. MEDHURST (*président de l'Association libérale de Medicine Hat*): Je vous remercie, monsieur le président et messieurs les membres du Comité parlementaire; il se peut qu'une bonne partie de l'exposé que nous vous avons remis soit superflu et constitue une répétition de choses que vous avez déjà entendues et je vous prie d'être indulgents. Le principal objet de ma présence ici aujourd'hui est d'appuyer les dépositions que vous avez entendues et que vous entendrez, selon lesquelles nous croyons, dans le secteur, que la continuation d'un service ferroviaire moderne est une grande nécessité. L'exposé que j'ai remis porte que nous nous intéressons principalement aux besoins de Medicine Hat qui, à notre avis, ressemblent à ceux d'autres régions de l'Ouest canadien. Notre Association propose l'institution d'une commission fédérale des transports dont le rôle serait de coordonner tous les modes de transport en vue de s'assurer, dans la mesure du pratique, que toutes les régions soient dotées de moyens de transport modernes. Cette commission coordonnerait la direction du service aérien, du service ferroviaire des marchandises et des passagers, du camionnage et du service d'autobus et, à l'appui de cette proposition, nous soumettons ce qui suit:

1. Le service ferroviaire des passagers ne représente qu'un aspect de l'ensemble des transports et il faut le prendre en considération conjointement avec les modes de transport par air, par autobus, par train et par eau.

2. A l'heure actuelle, votre Commission, alors qu'elle s'occupe d'un mode particulier de transport, songe à un autre mode possible mais elle n'a aucune sorte de maîtrise sur cet autre mode. Par exemple, comme on l'a déjà mentionné ce matin, la Commission des transports aériens a permis à Air-Canada à interrompre son service à Medicine Hat à un moment où le Pacifique-Canadien fournissait un bon service ferroviaire à bas prix. Lorsque le service aérien a été interrompu, le service ferroviaire des passagers a été diminué et les prix, comme on l'a également mentionné, ont monté considérablement. Nous croyons que si une telle commission était instituée, elle pourrait tenir, lorsqu'il est question d'apporter un changement dans le transport, un enquête à laquelle assisteraient des représentants de tous les secteurs du transport; ainsi, avant que soit interrompue une forme de service, nous saurions qu'une autre forme de service sera disponible pour la remplacer.

3. Nous soumettons de plus qu'un service ferroviaire national des passagers est nécessaire pour répondre aux besoins économiques et sociaux de l'Ouest canadien en général et de Medicine Hat en particulier. Ce serait très néfaste pour la croissance de notre région si le Pacifique-Canadien pouvait diminuer le service au point de devenir en mesure d'invoquer le petit volume d'affaires comme raison pour interrompre le service. Nous croyons que le bien public exige la continuation du service ferroviaire des passagers et que le bien public devrait avoir préséance sur le profit particulier. Les transports sont au service de l'intérêt national et influent sur lui, comme vous le savez tous, et sont particulièrement importants pour la croissance de l'Ouest canadien.

4. Nous soumettons en outre qu'un grand nombre de personnes ne partagent pas les opinions de la commission MacPherson. Le chemin de fer est un service d'utilité publique et nous croyons que la majorité des nations modernes

ont abandonné le principe selon lequel les prix exigés par un service d'utilité publique seraient déterminés par la concurrence. Le Canada est en pleine croissance et, dans l'intérêt de cette croissance, il faut continuer le service des passagers d'une manière moderne et efficace. Le Pacifique-Canadien a déclaré qu'il garderait le *Canadian* en service pendant quelques années encore, même à perte. Il est quelquefois difficle de croire cela, vu que le Pacifique-Canadien a aussi déclaré qu'il ne fournirait le service des passagers qu'où il existait une demande réelle. Il est évident que la Pacifique-Canadien désire se défaire complètement du service des passagers et, si l'on se fonde sur le pessimisme de ses déclarations, ce n'est qu'une question de temps avant qu'il ne demande la permission d'interrompre le service du genre du *Canadian* lequel, à notre avis, n'a pas été maintenu au haut degré de qualité qu'il avait antérieurement.

5. Nous soumettons encore qu'il faut effectuer une analyse complète de toutes les installations d'entreposage et de manutention servant au transport et à la distribution des produits canadiens aux marchés canadien et étranger. Il faudrait ensuite que le Parlement décide de la meilleure manière de répondre à ces besoins.

6. De l'avis de l'Association, l'expérience acquise à l'égard de la récolte de grain de l'an dernier démontre qu'il faut de plus amples moyens de transport et non pas moins. Notre pays grandira et, à cette fin, il faut un service ferroviaire des passagers.

7. Le besoin de service ferroviaire des passagers existe aussi en cas de désastre et nous ne croyons pas que ce mode de transport soit devenu désuet.

8. De plus, un grand nombre de grandes agglomérations urbaines sont dotées d'autres modes de transport qui pourraient répondre à leurs besoins en cas d'interruption du service ferroviaire mais cette situation n'aide pas du tout les grandes régions au Canada, et dans l'Ouest canadien en particulier, qui se composent de secteurs agricoles et de villes telles que Medicine Hat. Notre économie a besoin du service ferroviaire des marchandises et des passagers.

9. Enfin, le Pacifique-Canadien ne convient pas qu'un service ferroviaire des passagers, sur le plan national, est nécessaire; je base cet énoncé sur un certain nombre de déclarations faites à ce sujet. En conséquence, nous proposons que des négociations soient entreprises en vue de permettre à une autre compagnie, peut-être le National-Canadien, de louer la voie ferrée pour fournir ce service nécessaire. Je ne suis malheureusement pas en mesure de proposer des solutions précises mais j'espère que vous, messieurs, dans votre sagesse, trouverez le moyen de faire continuer le service ferroviaire des passagers comme nous savons maintenant qu'il le serait. Je vous remercie.

M. O'KEEFE: Monsieur le président, insinuez-vous que le Pacifique-Candien pourrait être nationalisé?

M. MEDHURST: Non, ce n'est pas ce que je voulais dire. J'espère seulement que, quelle que soit la solution adoptée, un service ferroviaire moderne nous soit fourni. J'aimerais qu'on indique clairement au Pacifique-Canadien qu'il faut continuer de fournir ce genre de service.

M. O'KEEFE: A l'alinéa 5, page 2, vous proposez que le Parlement décide de la meilleure manière de répondre à ces besoins. Dans une démocratie, comment le Parlement peut-il prendre une telle décision qui touche tellement l'entreprise privée?

M. MEDHURST: Je le regrette, mais je ne comprends pas votre question.

M. O'KEEFE: A l'alinéa 5, page 2, vous dites: «Nous soumettons encore qu'il faut effectuer une analyse complète de toutes les installations d'entreposage et de manutention servant au transport et à la distribution des produits canadiens aux marchés canadien et étranger. Il faudrait ensuite que le Parlement décide de la meilleure manière de répondre à ces besoins.» Comment proposez-vous que le Parlement prenne de telles décisions dans une démocratie?

M. MEDHURST: Bien, il nous semble que l'intérêt national touche les transports et nous croyons qu'il incombe au Parlement de voir à ce que les besoins soient remplis; si l'entreprise privée ne le fait pas, nous croyons que c'est au Parlement d'y voir d'une manière ou d'une autre. Je ne suis pas en mesure de proposer de solution précise. J'espère seulement que l'intérêt national reçoivent l'attention des Comités parlementaires et du Parlement.

M. O'KEEFE: Proposez-vous que le Parlement prenne des décisions relativement à des services d'autobus et à d'autres modes de transport? Croyez-vous qu'ils doivent appartenir à des compagnies privées, comme cela semble être le cas pour le Pacifique-Canadien?

M. MEDHURST: Je proposerais qu'on étudie toute la question des transports comme faisant partie du domaine public et qu'on tienne compte des services d'autobus. Je ne propose pas qu'ils soient régis ou qu'on leur dise quoi faire, mais que des comités étudient les transports dans leur ensemble.

● (2.55 p.m.)

M. REID: A l'alinéa 2, page 1, vous parlez des autres services que la Commission proposée prendrait en considération. Pourriez-vous me dire si la ligne aérienne et le Pacifique-Canadien, qui vous desservent, sont coordonnés avec la ligne principale, disons, d'Air-Canada? En d'autres mots, si vous partez d'ici le matin, êtes-vous certain de faire la correspondance avec une envolée vers l'est ou vers l'ouest? Est-ce qu'un service de transport coordonné est à votre disposition ici, à Medicine Hat?

M. MEDHURST: Je ne suis pas tellement au courant de la coordination qui existe à l'heure actuelle mais, si vous parlez de se conformer aux horaires à Calgary et à d'autres endroits semblables, je suppose que cela se fait sans trop attendre.

M. REID: J'ai posé cette question parce que j'ai reçu de plusieurs personnes qui se sont adressées à moi des plaintes selon lesquelles il est presque impossible de faire coordonner les horaires en partant de Medicine Hat. Est-ce vrai, monsieur Olson?

M. OLSON: Oui, c'est juste.

M. REID: Ma dernière question, monsieur le président, s'adresse à monsieur Medhurst. A l'alinéa 4, vous énoncez qu'un chemin de fer est un service d'utilité

publique. Cette déclaration a de très grandes répercussions, étant donné qu'elle implique que le Parlement devrait être en mesure de diriger ses activités par l'entremise de cette commission dont vous proposez la création. Accepteriez-vous cette définition?

M. MEDHURST: Bien, j'espérais qu'il ne serait pas nécessaire de diriger ses activités mais qu'il serait possible d'en arriver à une entente quelconque aux termes de laquelle la compagnie respecterait ses obligations ou ce que nous croyons être ses obligations du point de vue de l'intérêt national, en fournissant le service.

M. OLSON: Une seule question, monsieur Medhurst: dans votre dernier alinéa, le neuvième, vous dites que le Pacifique-Canadien n'est pas d'accord qu'un service ferroviaire des passagers sur le plan national est une nécessité et que, si cette compagnie ne fournit pas ce service d'une manière efficace et moderne, il faudrait songer à négocier en vue de permettre au National-Canadien de louer la voie ferrée pour fournir le service nécessaire. J'aimerais vous demander, maintenant, si vous proposez qu'on adopte cette ligne de conduite partout au Canada ou seulement dans certaines régions particulières ou pour certains services?

M. MEDHURST: Encore une fois, il ne s'agit que d'une idée avancée à tout hazard. Nous ne l'avons peut-être pas considérée avec suffisamment de soin mais notre principal objet en l'avançant est d'insister sur le fait que nous croyons qu'il faut continuer le genre de service que le *Canadian* nous fournit actuellement et que si le Pacifique-Canadien n'est pas prêt à le faire, il faudra trouver un autre moyen de le continuer. C'est peut-être une façon de dire que si le Pacifique-Canadien n'est pas disposé à le faire, peut-être que le National-Canadien le serait. Encore une fois, il se peut que nous ne l'ayons pas considéré avec suffisamment de soin et ce n'est qu'une idée quant à qui d'autre pourrait s'en charger si le Pacifique-Canadien ne le fait pas.

M. OLSON: Je vois. Je me demandais si vous préconisiez qu'on adopte cette idée comme ligne de conduite générale pour tout le Canada, c'est-à-dire que le National-Canadien se charge de fournir le service ferroviaire des passagers ou tout le service ferroviaire au Canada, où c'est nécessaire, ou si cette proposition avait été faite en vue d'appuyer en quelque sorte la proposition qu'un autre service, un service d'autorails par exemple, de Winnipeg à Calgary, soit mis en service et que, si le Pacifique-Canadien n'était pas disposé à le faire, que quelqu'un d'autre, et vous avez nommé le National-Canadien, le fasse.

M. MEDHURST: Oui, voilà une idée que j'aimerais qu'on prenne en considération, mais pour une région seulement; je veux dire que tout ce dont je parle est la région entre Medicine Hat et, disons, Winnipeg et Calgary.

M. OLSON: Vous ne préconisez donc pas que le National-Canadien absorbe le service des passagers partout au pays?

M. MEDHURST: Non, pas particulièrement.

M. SHERMAN: Monsieur Medhurst, permettez-moi de vous poser seulement deux questions. D'abord, préconisez-vous qu'on rétablisse le service des passagers du *Dominion*?

M. MEDHURST: Du point de vue local, je ne crois qu'il existe un besoin pressant du rétablissement du *Dominion*. Je crois que le *Canadian*, convenablement exploité, répondrait à nos besoins d'une manière satisfaisante.

M. SHERMAN: Vous avez répondu à ma seconde question également mais, pour mémoire seulement, je vous la pose quand même. A l'alinéa 3, page 1, vous dites qu'un service ferroviaire national des passagers est une nécessité pour répondre aux besoins sociaux et économiques dans l'Ouest canadien.

Êtes-vous d'avis que, si le *Canadian* est gardé en service, c'est-à-dire si ce service n'est pas diminué mais maintenu à son niveau actuel de qualité et si la population de l'Ouest canadien continue à recevoir le service qu'elle reçoit actuellement, cela constituera un service ferroviaire national des passagers que vous considérez nécessaire et adéquat pour l'Ouest canadien?

M. MEDHURST: Je crois, monsieur, que cela serait adéquat du point de vue de Medicine Hat et de la région.

M. SHERMAN: Merci, M. Medhurst.

• (3.00 p.m.)

M. FAWCETT: Je ne m'intéresse qu'au troisième alinéa. Je comprends donc, M. Medhurst, que cette commission fédérale des transports serait formée pour coordonner tous les modes de transport; cela ne signifierait pas, par exemple, que les chemins de fer seraient forcés de continuer un service qui ne paie pas ou rien d'autre du genre. Seriez-vous d'avis qu'avec une coordination appropriée, on pourrait fournir des moyens de transports suffisants sous la direction d'une Administration ayant autorité sur tous les modes de transport, de manière, peut-être, que tous les modes de transport puissent être exploités d'une manière profitable? Est-ce là votre opinion?

M. MEDHURST: Nous espérons que cela serait possible.

M. FAWCETT: C'est réellement à cela que vous pensez lorsque vous parlez d'une commission fédérale des transports?

M. MEDHURST: Oui, monsieur.

M. FAWCETT: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: M. Medhurst, au nom du Comité, je vous remercie de vous être adressé à nous et, bien que vous ayez exposé un certain nombre de problèmes, un certain nombre d'entre eux nous concernent de très près.

M. MEDHURST: Merci beaucoup.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Le dernier témoin est de convictions politiques contraires. Je désire mentionner sérieusement que c'est très bon que des groupes politiques de ce genre participent et exposent leurs idées. On pourrait trouver plusieurs raisons pourquoi ils se servent de cette méthode plutôt que d'une autre pour exposer leurs idées mais je crois qu'en général, cela en vaut vraiment la peine et j'espère que la chose se présentera plus souvent.

Le PRÉSIDENT: Il faut qu'ils acceptent des responsabilités, M. Bell. Je crois que vous avez soulevé un point valable, mais nous recevrons un autre exposé de Port Arthur, de quelqu'un qui partage vos convictions politiques et je pense que c'est une très bonne chose.

Nous avons maintenant un dernier exposé au nom du Conseil du travail de Medicine Hat et de la région. Je prie les délégués de s'avancer.

Cet exposé est arrivé tard aujourd'hui et nous en avons entendu cinq de la part du *Medicine Hat Downtown Kiwanis Club*. Je disais aux représentants du Pacifique-Canadien qu'ils seraient peut-être capables de se servir mieux que nous de ce «Veiner liner» que nous avons eu aujourd'hui et peut-être nous rendre à Moose Jaw ce soir.

Messieurs, nous avons devant nous M. J. R. Driscoll, le président du Conseil du travail de Medicine Hat et de la région, qui nous présentera un exposé. M. Driscoll, veuillez élever la voix un peu et parler directement dans ce microphone.

M. J. R. DRISCOLL (*président du Conseil du travail de Medicine Hat et de la région*): Tout d'abord, monsieur le président, j'aimerais corriger une erreur à la première ligne du quatrième alinéa: on devrait y lire «National-Canadien».

Le PRÉSIDENT: Je demanderais au vice-président de venir me remplacer pour quelques instants.

M. DRISCOLL: M. le président, messieurs, l'exposé du Conseil du travail de Medicine Hat et de la région au Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports et communications est le suivant.

Le Conseil du travail de Medicine Hat et de la région représente quelque 25 syndicats locaux comptant environ 3,300 membres affiliés. Ces personnes demeurent et travaillent dans les environs immédiats de Medicine Hat et de Redcliff et, vu leur situation géographique, ils s'intéressent vivement à cette question.

Nous avons constaté que le Pacifique-Canadien a demandé et obtenu la permission de suspendre le service du *Dominion* en vue de rendre 25 à 30 locomotives diesel disponibles pour transporter du grain. Comment se fait-il, dans ce cas, que plusieurs des emplacements d'élévateurs n'ont encore qu'un taux de 4 boisseaux, la raison de cet état de choses étant qu'on ne leur fournit pas assez de wagons pour le transport du grain.

Allons encore plus loin et supposons que les locomotives diesel et les wagons sont aisément disponibles pour le transport du grain. Pourquoi le Pacifique-Canadien, soudainement, a-t-il trouvé si important de transporter du grain? Jusqu'ici, tout ce dont nous avons entendu parler de la part du Pacifique-Canadien, c'est les taux ridicules établis aux termes du *Crows' Nest Pass Agreement* et combien le Pacifique-Canadien perdait en transportant du grain. N'est-il pas vrai qu'on laisse tomber presque invariablement le grain lorsqu'on diminue la longueur d'un train de marchandises, parce que le transport du grain n'est pas aussi rémunérateur que celui d'autres denrées commerciales.

Si le National-Canadien peut exploiter deux trains par jour dans les régions septentrionales de chaque province, surtout dans les provinces de l'Ouest où la population est plus disséminée que dans le sud, nous ne pouvons pas convenir que si le Pacifique-Canadien s'efforçait vraiment de donner un bon service, un train serait suffisant. Il nous semble qu'une autre chose que votre Comité devrait prendre en considération est l'influence que la perte du *Dominion* aura sur notre industrie touristique. On estime actuellement que l'industrie du tourisme occupe le quatrième rang parmi les industries canadiennes. Nous pensons qu'un cas très valable comme exemple d'endroit où le service ferroviaire peut influer considérablement sur le succès ou la faillite à titre de lieu de villégiature ouvert à l'année serait Banff (Alberta).

Si l'on prévoit que Banff sera un jour choisi comme emplacement des jeux olympiques d'hiver, et acquerra ainsi une renommée mondiale comme centre de villégiature d'hiver et d'été, il est raisonnable de prévoir que des milliers de personnes viendront jouir de sa beauté. Un grand nombre de ces personnes viendront d'autres pays et désireront voir le Canada. Comment peuvent-ils le faire mieux que par train? Une chose est certaine et c'est qu'ils ne pourront certainement pas voyager par train si les trains ne circulent pas.

Permettez-nous de conseiller aux membres du Comité de s'assurer que l'industrie du tourisme ne souffrira pas de la disparition du *Dominion*.

Monsieur le président, Messieurs, nous ne pouvons pas faire autre chose que de conclure que le Pacifique-Canadien ne s'intéresse plus à fournir à la population du Canada un service des passagers. Nous ne sommes pas ici pour nous opposer à la déclaration que le Pacifique-Canadien réalise une perte dans le service transcontinental. Il se peut très bien qu'il en soit ainsi. Il est également très bien établi que déjà, et il n'y a pas tellement longtemps de cela, le Pacifique-Canadien a réalisé d'énormes profits avec le service des passagers. Nous parlons des années très profitables de la deuxième guerre mondiale et d'avant la guerre. Mais dès que le Pacifique-Canadien constate qu'il perd de l'argent avec le service des passagers ou celui des marchandises, sa première réaction est *a*) de demander une subvention ou *b*) d'interrompre le service. Vu qu'il a remarqué que cela s'est produit dans un certain nombre d'occasions, le Conseil du travail de Medicine Hat et de la région a maintenant conclu que le Pacifique-Canadien devrait être exploité dans l'intérêt public par une société de la Couronne appartenant à la population du Canada et régie par cette dernière. Nous en sommes arrivés à cette conclusion en tenant compte du fait que le Pacifique-Canadien a été établi dans une large mesure à l'aide de deniers publics. Au moyen des profits réalisés dans le transport des passagers et des marchandises, le Pacifique-Canadien a érigé une vaste société commerciale qui comprend des hôtels, des navires, des avions et un certain nombre de filiales. Tout cela a été rendu possible grâce à l'utilisation de deniers publics, de concessions de terrain et des ressources qui en ont découlé. Mais que trouvons-nous maintenant? Malgré son succès formidable, le Pacifique-Canadien n'est maintenant pas disposé à fournir un service qui, à notre avis, est essentiel au bien-être des Albertains et des Canadiens. Le Pacifique-Canadien a oublié son obligation morale de fournir un service des passagers raisonnable et adéquat; ne nous imaginons pas qu'un seul train transcontinental passant dans le sud de l'Alberta est suffisant, compte tenu des distances à parcourir. Il y a peut-être même de bonnes raisons d'ordre juridique pour lesquelles le Pacifique-Canadien doit continuer de fournir ce service; nous laissons cet aspect de la question entre vos mains, messieurs, étant donné que vous avez été et que vous demeurez beaucoup plus près de la situation que nous ne le sommes. Nous croyons, néanmoins, que le Comité devrait se demander si le Pacifique-Canadien respecte ses obligations envers le Canada; dans le cas contraire, nous recommandons que le Comité s'applique à trouver le moyen de soumettre TOUTE L'ORGANISATION DU PACIFIQUE-CANADIEN à la régie du gouvernement, au nom de la population.

En résumé, nous demandons au Comité de s'assurer de ce qui suit:

1. Que toutes les locomotives diesel que le Pacifique-Canadien a prétendu pouvoir retirer du service du *Dominion* servent réellement au transport du grain.

2. Maintenant que les locomotives sont disponibles, les wagons le sont-ils pour le transport du grain?

3. Si les locomotives et les wagons maintenant diponibles, servent-ils au transport du grain ou de quelque autre marchandise plus payante?

4. Les installations de la Tête des Lacs et de Vancouveer peuvent-elles efficacement servir à la manutention de plus grandes quantités de grain?

5. Le Pacifique-Canadien a-t-il cherché à dissuader les gens de voyager par train transcontinental?

6. Maintenant qu'on a laissé tomber le *Dominion*, quelles répercussions cela aura-t-il pour l'industrie du tourisme?

7. Quel effet cela aura-t-il sur les employés qui étaient soit directememnt ou indirectement assignés à l'opération du *Dominion*?

8. Le Pacifique-Canadien assume-t-il ses responsabilités pour ce qui est de fournir un service passager transcontinental?

9. Le Pacifique-Canadien devrait-il passer sous la juridiction gouvernementale et se placer au service de la population canadienne?

Nous sommes très heureux de l'occasion que vous nous fournissez de témoigner devant votre commission.

M. FAWCETT: Étant un homme du National-Canadien, j'aurais juste une question à poser. Tout ce que j'ai à l'idée, c'est une autre correction au paragraphe 4 ou l'on parle du N.-C. Il y est dit que le N.-C. opère présentement trois trains dans les deux sens, et qu'à compter de juin il y aura quatre trains transcontinentaux jusqu'à Capreol.

M. BOULANGER: Nous n'avons rien entendu.

M. FAWCETT: Très bien, je reprends. J'aimerais faire une autre correction. C'est tout ce que j'ai en vue. Une autre correction au paragraphe 4 relativement au N.-C. Ils disent que le N.-C. exploite trois trains dans chaque sens chaque jour dans les régions du nord de chaque province, et que de juin à septembre, il y a aura quatre trains dans la majeure partie du pays, dans chaque sens. J'ajouterai que ce service se terminera en septembre, et qu'ils reviendront à trois trains. Je n'ai pas de question monsieur le Président.

M. BOULANGER: Laissez-moi vous féliciter pour votre mémoire. Vous êtes certainement ferme à ce sujet et, pour ce qui me concerne, la partie intéressante de ce mémoire—je l'ai effleuré ce matin quand j'ai demandé au représentant de la Chambre de commerce ce qu'il pensait de l'importance du tourisme, industrie qui, vous l'admettez, est d'une importance majeure dans cette région; mais dans l'argument du paragraphe 5, vous dites: «si l'on peut s'attendre que Banff soit un jour choisi». Nous savons maintenant quelle sort de Banff a été réglé. N'auriez-vous pas pu profiter de l'occasion pour mentionner que tous les Canadiens devraient en parler d'une rive à l'autre du Canada? De toute façon, ma question est la suivante: vous semblez certainement opter en faveur de la nationalisation du service passager du Pacifique-Canadien si l'on en juge par la façon dont vous en parlez dans votre rapport. Est-ce cela que vous voulez dire?

M. DRISCOLL: Oui.

M. BOULANGER: J'ai une autre question. Le Pacifique-Canadien a-t-il tenté de dissuader le public de voyager à bord des trains transcontinentaux? Laissez-moi vous poser cette question. Nous sommes ici, n'est-ce pas, pour savoir. Croyez-vous réellement, d'après ce que vous avez entendu dire, vu ou lu, que c'est ce que fait le Pacifique-Canadien?

M. DRISCOLL: En réponse à votre question, je crois que dans certains cas, c'est ce que le Pacifique-Canadien a fait. Vous réservez un fauteuil sur un train; on vous le réserve. Qelqu'un d'autre a fait la même réservation pour le trajet d'ici à Calgary. Ou bien l'on vous dit qu'il n'y a aucun fauteuil de disponible et vous constatez, une fois à bord du train, que la moitié des fauteuils sont vides. Pourquoi donc agissent-ils de la sorte?

M. BOULANGER: Vous demandez ensuite, «maintenant qu'on a discontinué le service du *Dominion*, quel effet cela aura-t-il sur l'industrie touristique? Quel effet cela aura-t-il sur cette partie occidentale du pays et en particulier à Medicine Hat». Je n'ai pu obtenir une réponse exacte ce matin. Selon vous, quel sera cet effet? Je ne vous interrogerai pas au sujet de la côte occidentale, mais bien sur votre région en particulier; quel sera cet effet en ce qui a trait aux touristes? Si l'on tient compte de certaines informations que nous avons recueillies à ce sujet, tout particulièrement dans notre environnement ici, de nombreuses personnes ne se préoccupent réellement pas de voyager par train. Quel effet, croyez-vous, cela pourra avoir?

M. DRISCOLL: Pour ce qui est de votre industrie touristique, il y a quelques jours, je parlais à un chauffeur d'autobus Greyhound, et je vous cite ses paroles. Il a dit: «Quiconque désirera y aller cet été, sera sage de se servir de sa voiture, parce qu'ils seront incapables de fournir un service adéquat sans les deux trains.» C'est ce qu'a dit ce chauffeur.

Le VICE-PRÉSIDENT: Cette déclaration répond-elle à votre question?

M. BOULANGER: Merci, monsieur.

M. BYRNE: Merci beaucoup. M. Driscoll, dans votre sommaire il y a neuf suggestions; elles sont passablement bien soulignées dans nos attributions, à l'exception peut-être du paragraphe 9, et je ne crois pas qu'il nous ait été demandé d'établir si le Pacifique-Canadien devrait être confié au gouvernement qui l'exploiterait pour le compte du peuple du Canada, mais toutes les autres questions sont réellement d'un grand intérêt pour notre commission. Dans votre deuxième paragraphe de la page 1, vous précisez que le Pacifique-Canadien a soutenu que les tarifs du col Crowsnest étaient ridicules, ou vous parlez du ridicule des tarifs de blé établis en vertu de l'entente du Col Crwsnest. Avez-vous une idée de ce qu'est le tarif de l'entente du Col Crowsnest pour le blé, par rapport à ce qu'il est aux États-Unis?

M. DRISCOLL: Non. Pas par rapport à ce qu'il est aux États-Unis.

M. BYRNE: En page 2, vous dites que dès que le Pacifique-Canadien accuse des pertes dans ses services de marchandises ou de voyageurs, sa réaction immédiate est de:—A quoi attribuez-vous les pertes, disons, dans le service-voyageurs?

M. DRISCOLL: En ce qui a trait à cette question de perte d'argent, ils y reviennent chaque année, et ensuite ils demandent des subventions.

M. BYRNE: A quoi attribuez-vous le fait qu'ils perdent de l'argent? Le service-voyageur était prospère pendant la deuxième guerre mondiale, mais présentement...

M. DRISCOLL: Je crois comprendre qu'il en a été question quand ils ont demandé des subsides.

M. BYRNE: Mais, la raison pour laquelle ils perdent de l'argent. Pourquoi le service-voyageurs est-il déficitaire dans le moment?

M. DRISCOLL: Je crois que seul le Pacifique-Canadien serait capable de répondre à cette question, parce que je ne crois pas réellement qu'il en soit ainsi.

M. BYRNE: Ils ont fait des recettes intéressantes durant la guerre. Les tarifs étaient-ils plus élevés durant la guerre, ou quelle en est la raison. N'était-ce pas qu'ils employaient à pleine capacité leur matériel roulant?

M. DRISCOLL: Votre tarif du National-Canadien d'Edmonton à Vancouver je crois, est inférieur de $10 à celui du Pacifique-Canadien depuis Medicine Hat à Vancouver, pour approximativement la même distance.

M. BYRNE: On nous a dit au cours des audiences de cette Commission que le National-Canadien perdrait environ 40 millions de dollars dans l'exploitation de son service-voyageur cette année, alors ils perdent de l'argent, et il en est ainsi parce que la clientèle n'y est pas. Les gens n'emploient pas le chemin de fer. Il n'y a pas suffisamment de voyageurs qui paient leur billet à bord des trains. N'est-il pas logique que...

M. DRISCOLL: Je crois que le nombre des voyageurs a diminué sensiblement à cause du service qu'ils donnent.

M. REID: Dans le même ordre d'idée M. Driscoll, je me souviens que le Pacifique-Canadien, en présentant son mémoire originel à cette Commission, a dit que même si le *Canadian* était exploité à pleine capacité, y compris des fauteuils installés sur le toit de chaque voiture, ils étaient incapables d'équilibrer les frais d'exploitation. Serait-ce possible, selon vous, que le service ferroviaire ne soit pas effectivement une exploitation capable d'équilibrer recettes et dépenses.

M. DRISCOLL: Je ne saurais répondre à cette question, et bien qu'il y ait des statistiques, c'est là une des raisons pour lesquelles nous avons précisé que notre gouvernement devrait acquérir le Pacifique-Canadien si le Pacifique-Canadien est d'avis que l'exploitation n'est pas rentable.

M. REID: Qui devra payer pour ce service, le voyageur ou le peuple du Canada grâce aux taxes générales?

M. DRISCOLL: Si le Pacifique-Canadien peut exploiter le chemin de fer et obtenir l'argent en haussant les tarifs, ce sera le voyageur; sinon ce sera le peuple du Canada.

M. REID: L'expérience du National-Canadien et du Pacifique-Canadien a démontré qu'il y a un marché pour le trafic-voyageur à un coût que nous n'avons pas encore évalué en ce qui a trait au National-Canadien, mais nous y reviendrons, à un coût vraisemblablement insuffisant pour permettre de fournir ce service. Le Pacifique-Canadien a agi autrement. Ils ont haussé les tarifs, et c'est là une des plaintes que nous avons entendues, et qui a découragé de nombreuses personnes à employer leur service; c'est ainsi que vous avez deux exemples distincts ou vous perdez de l'argent, d'une manière ou de l'autre. Alors le chemin de fer n'a pas le choix; il s'adresse au gouvernement pour faire subventionner son service-voyageur.

M. DRISCOLL: A tout prendre, c'est du peuple que viennent leurs subventions.

M. REID: Effectivement, c'est ce que vous préconisez. Maintenant, la deuxième question. Pensez-vous réellement que si nous devions nationaliser le Pacifique-Canadien que le service-voyageurs en serait amélioré pour les endroits comme Medicine Hat.

M. DRISCOLL: Je le crois, si nous avions deux trains desservant notre région, mais pas du même genre que le *Dominion* et le *Canadian*, deux trains de nuit dans chaque sens, mais un train du matin dans chaque sens.

M. REID: C'était la situation qui existait quand le *Dominion* fonctionnait et malgré tout le Pacifique-Canadien nous dit, avec chiffres à l'appui, que quand le

Dominion circulait avec son équipement régulier, tel le *Canadian*, l'exploitation n'était pas rentable. Le public ne le prenait pas afin d'essayer d'en faire une entreprise rentable, malgré un essai de cinq ans, qui a échoué. En d'autres termes, ils ont fait l'expérience que vous suggérez, et elle a échoué, ce qui leur a coûté une jolie somme.

M. DRISCOLL: Le PC peut avoir soutenu ce point, mais pourquoi si on téléphone,—ma femme étant allée pendant six semaines à Calgary pour subir des traitements au cobalt, téléphonait pour se faire dire qu'elle ne pouvait obtenir une réservation. Elle montait à bord du train pour se rendre compte qu'il était à demi-rempli.

M. REID: Nous avons déjà entendu de telles déclarations, et nous éprouvons des difficultés avec de tels arguments.

M. DRISCOLL: Elle a fait le voyage aller-retour pendant six semaines, et c'est l'expérience qu'elle a eue.

M. REID: Dans un autre ordre d'idée, M. Driscoll, en page 2, paragraphe 1, vous dites et je cite: «Il est également établi que le Pacifique-Canadien, dans le passé et il n'y a pas si longtemps, a fait des affaires d'or grâce à son service-voyageurs.» Quand le Pacifique-Canadien a-t-il fait des affaires d'or grâce à son service-voyageurs, à l'exception des années de guerre où le public était forcé d'employer ce service?

M. DRISCOLL: Durant la guerre et peu après la guerre ils ont très bien réussi.

M. REID: Pourquoi?

M. DRISCOLL: Le public voyageait par train. Ils fournissaient un service qui était...

M. REID: Pourquoi empruntait-il ce service? Y avait-il d'autres moyens de transport dans le pays, immédiatement après les années de guerre?

M. DRISCOLL: J'admettrai que le transport par autobus n'était pas ce qu'il est, ni le service aérien.

M. REID: Et les automobiles à cette époque?

M. DRISCOLL: Il n'y avait pas autant de voitures.

M. REID: En d'autres termes, avec la croissance des divers moyens de transport, la part de la moyenne des voyageurs du Pacifique-Canadien a diminué de telle façon que le service n'est plus rentable.

M. DRISCOLL: Jusqu'à un certain point, je suis d'accord. Mais il y a de nombreuses personnes qui n'aiment pas véhiculer sur les grandes routes.

M. REID: Je suis de votre avis, il y en a beaucoup. Je crois que c'est tout, monsieur le président.

M. O'KEEFE: Monsieur le président, en ce qui a trait au problème de la nationalisation, je crois qu'en réponse à une question de M. Boulanger, vous avez déclaré, crois, assez catégoriquement, que vous étiez en faveur de la nationalisation, et vous avez laissé entendre que vous aviez répondu de la même façon à M. Reid, ou dans le même sens, à l'effet que vous étiez en faveur de la

nationalisation. Cependant, votre mémoire n'est pas aussi explicatif; il y a une réserve, ne croyez-vous pas? A la fin du paragraphe 2, page 2, et je cite: «Nous sommes d'avis, cependant, que la Commission étudie sérieusement la question de savoir si le Pacifique-Canadien s'est conformé à ses obligations envers le Canada», et c'est là une phrase qui comporte une réserve, M. Driscoll; «et s'il est établi qu'il n'en est pas ainsi, alors nous recommandons que la société soit exploitée par le gouvernement». Je soumets donc que votre mémoire ne va pas aussi loin que vous; de plus, en page 3, paragraphe 9, vous demandez tout simplement la question, ou le mémoire la demande, «le Pacifique-Canadien devrait-il être confié au gouvernement pour qu'il l'exploite au nom du peuple du Canada?» Vous demandez une question et vous dépassez la pensée de votre mémoire.

M. DRISCOLL: Oui. Personnellement c'est mon avis.

M. O'KEEFE: Merci monsieur.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose?

M. SHERMAN: M. Driscoll vous avez laissé entendre que le peuple du Canada devrait payer pour l'entretien d'un service-voyageur efficace sur le réseau du Pacifique-Canadien. Cependant, vous n'endossez pas l'opinion que le Pacifique-Canadien a une obligation morale et juridique, de fournir en permanence et d'entretenir, en vertu de son contrat de 1880 avec le gouvernement, un service-voyageur efficace, et qu'il en tient au Pacifique-Canadien de maintenir ce service, de le financer de son mieux en puisant dans ses profits comme de nombreuses autres sociétés engagées dans diverses entreprises autres que le rail le font. Pourquoi êtes-vous d'avis que le peuple du Canada doive supporter et subventionner le Pacifique-Canadien.

M. DRISCOLL: Si selon l'entente du dix-huitième siècle le Pacifique-Canadien est obligé de fournir le transport dans notre pays, pourquoi n'y est-il pas contraint?

Le PRÉSIDENT: M. Driscoll, voilà un argument purement juridique.

M. SHERMAN: Alors, je suppose que le Conseil du travail du district de Medicine Hat est d'avis que le Pacifique-Canadien ne peut être forcé de se conformer à l'entente de 1880. Vous dites que le peuple du Canada et le gouvernement du Canada n'ont aucun recours juridique pour appuyer cette prétention que le Pacifique-Canadien ne peut pas être contraint de se conformer aux dispositions du contrat visant au maintien du service, et que le peuple du Canada devrait, soit subventionner le Pacifique-Canadien ou en prendre la gestion et le financer à titre de contribuable.

M. DRISCOLL: En toute honnêteté, je ne sais pas si nous avons un recours juridique—si le gouvernement du Canada a le recours juridique de contraindre le Pacifique-Canadien à nous donner ou non un meilleur service voyageur.

M. SHERMAN: Le Conseil syndical de Medicine Hat ne serait-il pas soucieux d'explorer d'abord cette possibilité avant d'engager le peuple canadien à subventionner le Pacifique-Canadien?

• (3.30 p.m.)

M. DRISCOLL: Non, comme je l'ai déjà dit, je crois qu'ils étaient juridiquement obligés, que notre gouvernement aurait dû les obliger à le fournir, et qu'il n'en tient pas au Conseil syndical de Medicine Hat de le faire.

M. BOULANGER: C'était là une partie de ma question, mais M. Driscoll, pour mieux m'éclairer, laissez-moi vous demander une question directe puisque vous savez répondre avec précision. Je crois que vous siégez avec nous depuis plusieurs heures ce matin. Suis-je correct en disant que—ne trouvez-vous pas étrange que votre mémoire insiste sur l'importance d'avoir conservé le train *Dominion* tandis que d'autres opinions que nous avons recueillies laissent entendre que le public ne s'inquiète pas tellement du problème du service-voyageurs en particulier. Pourriez-vous préciser votre attitude par rapport à celle des autres.

M. DRISCOLL: Certainement monsieur. Je crois que notre mémoire représente l'opinion de la force ouvrière de Medicine Hat. Nombreux sont seux qui n'ont pas de voiture. Dans les mémoires présentés jusqu'ici par les entreprises industrielles, la ville et les gros hommes d'affaires qui ont tous leurs propres moyens de transport, il y a une certaine partie de la population qui en est dépourvue, les petits salariés et autres du même genre.

M. BOULANGER: Voilà une très bonne réponse, et je suis heureux de vous l'entendre dire.

M. ANDRAS: Monsieur le Président, pourrais-je faire une précision. Je serais négligent si à titre de membre de la région de la tête des Grands lacs, je ne relevais pas la question n° 4, page 2. Laissez-moi vous assurer M. Driscoll que les conditions à la tête des Grands lacs pour la manutention du grain ont répondu aux exigences jusqu'ici et qu'il en sera de même dans l'avenir.

Le PRÉSIDENT: J'espère que vous avez fini M. Andras, parce que cette question fait partie du mémoire, et je crois que tout le monde connaît la situation en ce qui a trait au grain. Vous n'avez pas à répondre M. Driscoll.

M. OLSON: M. Driscoll, je vous félicite d'avoir soulevé plusieurs questions, neuf je crois en tout, questions que vous avez exposées à la Commission pour que les membres puissent examiner et se rendre compte des réponses, avant de décider des recommandations que devrait faire la Commission. Je crois que ce sont là des questions pertinentes à l'exception peut-être de celles qui portent sur le grain, et qui dépassent nos attributions, mais je suis particulièrement intéressé à votre opinion et à celle des groupes que vous représentez, en tentant de trouver des réponses, par exemple, à la question n° 7 où vous demandez quel effet cela aura sur les employés directement ou indirectement engagés dans le fonctionnement du *Dominion*. Pourriez-vous nous dire jusqu'à quel point ont été touchés les employés à Medicine Hat quand il a été discontinué?

M. DRISCOLL: Non, pour le moment ces employés ont presque tous été employés à la manutention du grain. Nous avions une importante commande de la Russie, et dès qu'elle sera terminée ces employés seront automatiquement à pied. Ils pourraient reprendre leur travail relativement au *Dominion*, mais il n'existe plus.

M. OLSON: Croyez-vous qu'il y a un grand nombre d'ouvriers de Medicine Hat employés au Pacifique-Canadien étant donné cette manutention du grain? En tenant compte de ces commandes ils pourraient peut-être conserver leur emploi dans l'avenir.

M. DRISCOLL: Il est possible qu'il s'agisse d'une période de temps indéfinie.

M. OLSON: Vous demandez la question: «Le Pacifique-Canadien se conforme-t-il à ses responsabilités?» J'aimerais à vous préciser, responsabilité de fournir un service-voyageurs transcontinental. J'aimerais à vous dire que cette question, parmi tant d'autres, intéresse tout particulièrement la Commission, et je crois qu'elle a cerné tout le problème par rapport à nos attributions. Quelle est l'ampleur de cette responsabilité?

M. DRISCOLL: En répondant à cette question nous nous reportons aux concessions de terrain et à tout ce que le Pacifique-Canadien a reçu quand ses dirigeants ont construit le premier chemin de fer à travers le Canada, et aux ententes qu'ils ont conclues avec le gouvernement, aux responsabilités qu'ils ont assumées et qu'ils étaient obligés de maintenir, ainsi que la durée du temps de ces responsabilités, si tel était le cas, et autres conditions du même genre. C'est pourquoi nous demandons cette question.

M. OLSON: Croyez-vous que cette Commission devrait étudier le coût et décider en quoi consiste la responsabilité juridique, ou croyez-vous qu'elle devrait faire l'objet d'une cause-type devant un tribunal comme la Cour suprême du Canada?

M. DRISCOLL: Je crois que cette Commission devrait savoir ce qui en est avant d'agir.

M. OLSON: Nous pouvons lire chaque mot de ces ententes. Il n'y a là aucun problème, mais il y a l'interprétation. Croyez-vous que cette Commission devrait entreprendre le problème juridique d'interpréter le contenu de cette loi, ou devrait-elle être confiée à un tribunal?

M. DRISCOLL: Il devrait en être ainsi si nous ne pouvons pas l'interpréter...

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Olson vient de s'engager dans une argumentation juridique...

M. OLSON: Je ne demandais pas une interprétation juridique. Je demande...

Le PRÉSIDENT: Je crois M. Olson que dans une argumentation juridique comme celle-ci...

M. OLSON: Avez-vous des plaintes à exposer dans cette région au sujet de la diminution ou de l'abolition, comment dirais-je, des privilèges des laissez-passer accordés pour long service?

M. DRISCOLL: Oui, jusqu'à un certain point.

M. OLSON: Aimeriez-vous à exprimer une opinion au sujet de ces laissez-passer accordés aux employés à la retraite et autres détenteurs de ces laissez-passer pour long service, si oui ou non ces laissez-passer font partie de leurs rémunérations pendant qu'ils étaient à l'emploi de la Société, ou s'il s'agit d'un privilège accordé par le Pacifique-Canadien en supplément.

M. DRISCOLL: Si on s'en reporte aux négociations syndicales, je ne sais pas s'ils l'ont obtenu dans ces négociations ou directement du Pacifique-Canadien, mais la plupart des employés ont l'impression de jouir de ce privilège depuis de nombreuses années, et qu'ils ne l'ont pas obtenu grâce aux négociations syndicales.

M. OLSON: Au cours de leurs années de service pour le compte du Pacifique-Canadien, ces employés considéraient-ils comme un droit ces laissez-passer, étant donné qu'ils faisaient partie des bénéfices marginaux auxquels ils avaient droit?

M. DRISCOLL: Oui, pour la plupart d'entre eux.

M. OLSON: C'est tout.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions, je voudrais remercier M. Driscoll pour son exposé au nom du Conseil du travail du district et de Medicine Hat. Merci infiniment.

Messieurs, j'ai quelques remarques à vous faire. D'abord, je tiens à remercier M. A.-R. Kay, shérif et Greffier de la Cour suprême de Medicine Hat, pour nous avoir accueillis dans cette salle. Les dispositions qu'il a prises étaient très satisfaisantes, et nous apprécions le temps et les efforts qu'il a consacrés à transmettre nos appels téléphoniques et télégrammes aux membres. Je saisis également cette occasion de remercier tous ceux qui ont présenté des mémoires, et de rendre hommages à la patience dont ils ont fait preuve en attendant de les présenter à la Commission qui leur est vivement reconnaissante.

Nous désirons déclarer officiellement que notre voyage à Medicine Hat, comme nous l'avons dit hier soir et aujourd'hui, sera pour plusieurs d'entre nous inoubliable. Nous sommes reconnaissants à toutes les personnes que nous avons rencontrées, pour l'hospitalité qu'elles ont accordée aux membres de cette Commission, et je crois comprendre que cette hospitalité n'est pas finie, mais je veux souligner en exprimant les sentiments de ceux qui ne sont pas venus dans l'Ouest ou à Medecine Hat, cette belle localité, notre gratitude à l'endroit de sa population et de ses organisations actives et fraternelles. Vous êtes privilégiés. Mais, en ce qui a trait au transport messieurs, nous avons nos propres problèmes quand il s'agit d'y arriver ou d'en repartir. Mais heureusement on m'a informé que si les membres sont à bord des wagons ce soir pas plus tard que 11 h. 30, le *Canadian* passera vers minuit. On y accrochera nos voitures, et nous serons en route pour Moose Jaw ou nous arriverons vers 6h. 30 ou 7h. demain matin afin de reprendre nos audiences dans cette ville. Je demanderais à tous les membres d'être à bord des voitures, ce soir, pas plus tard que 11h. 30.

Sur ce, je demande une motion d'ajournement.

Motion proposée par M. Fawcett, secondée par M. Boulanger.

La motion est approuvée.

APPENDICE «O»

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA VILLE DE MEDICINE HAT

AU

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

C'est avec plaisir que la ville de Medicine Hat vous accueille ce matin et que nous vous remercions de bien vouloir étudier notre situation d'aussi près. Nous aimerions à faire les allégations suivantes:

1. La ville de Medicine Hat dessert une zone commerciale d'environ 16,000 milles carrés dont la population se chiffre à 65,000 âmes. Cette zone comprend, au nord, les villes d'Acadia Valley, d'Oyen et d'Empress en Alberta et d'Estonia, d'Alsask et de Prelate en Saskatchewan. Sur la bande est, en Saskatchewan, se trouvent les villes de Fox Valley, Piepot, Maple Creek, Covencock, Eastend et Consul jusqu'à la frontière américaine tandis que font pendant à l'ouest, en Alberta, les villes de Brooks, Bow Island et Foremost.

2. En 1960, la division de recensement n° 1 (Medicine Hat et environs) en Alberta comptait 50 industries manufacturières ayant à leur emploi 2,074 personnes et versant des traitements et des salaires au montant total de $7,584,000. La valeur des expéditions de l'usine dépassait les 41 millions de dollars. La population de cette même division de recensement s'élevait, en 1960, à 39,140 personnes dont 7,380 vivaient sur 2,165 terres.

3. Le commerce de détail de la division de recensement n° 1 atteignait une valeur de $33,417,000. On estime que de 45 à 50 millions de dollars sont consacrés au commerce de détail dans l'ensemble de la région, soit en Saskatchewan et en Alberta.

4. Dans l'étude des marchés à laquelle le *Financial Post* s'est livré en 1965, les chiffres du Bureau fédéral de la statistique ont permis d'établir les indices suivants:

1) Revenu personnel disponible: revenu global des résidents d'une zone donnée après prélèvement des impôts directs (impôts sur le revenu et autres impôts de moindre importance).

2) Ventes de détail: Le Bureau fédéral de la statistique publie les estimations courantes des ventes de détail au niveau national, provincial et régional.

3) Cote de revenu: La cote de revenu pour chaque région a été obtenue grâce à la moyenne du revenu personnel disponible (c.-à-d. le revenu total divisé par la population totale) exprimée en tant que pourcentage de la moyenne valable pour l'ensemble du Canada.

4) Cote de l'industrie: On l'obtient en exprimant la valeur ajoutée par tête d'habitant en tant que pourcentage de la valeur nationale par tête. La valeur ajoutée globale ou industrielle équivaut à la valeur des expéditions de produits ouvrés défalquée du coût des matières premières, des approvisionnements, du combustible et de l'électricité.

Le tableau ci-dessous permet de comparer ces indices selon les provinces ou selon les villes d'Alberta qui bordent la voie principale du Pacifique-Canadien.

Ville ou Province	Revenu disponible par tête	Ventes de détail par tête	Cote du revenu	Cote de l'industrie
Colombie-Britannique	1,870	1,200	144	92
Alberta	1,640	1,160	100	42
Saskatchewan	1,540	1,220	94	21
Manitoba	1,630	1,010	99	62
Ontario	1,980	1,030	121	341
Québec	1,460	910	89	102
Medicine Hat	1,510	1,580	92	76
Red Deer	1,640	2,080	100	18
Lethbridge	1,610	1,870	98	41
Swift Current	1,610	2,610	98	2
Moose Jaw	1,690	2,320	103	30
Calgary	1,950	1,480	119	50
Edmonton	1,850	1,390	113	67

Ces données statistiques indiquent clairement que notre cote industrielle surpasse largement celle des autres villes, ce qui explique que nous dépendions des différents modes de transport non seulement pour amener les matières premières à nos usines et les produits ouvrés au marché, mais encore pour permettre les déplacements de côté et d'autre des hommes d'affaires.

5. La zone incluse en Alberta-Saskatchewan est propice à la culture à sec ainsi qu'à l'élevage; on y trouve aussi une section à très forte irrigation qui s'étend à l'ouest et au nord-ouest de Medicine Hat et qui comprend les zones environnantes de Seven Persons, Bow Island, Burdett, Hays, Vauxhall et la région E.I.D. autour de Brooks et de Tilley. Dans la ville de Medicine Hat proprement dite, les aménagements industriels sont nombreux et variés; on y fabrique des briques et des tuiles, des tuyaux d'égouts, du verre, des fertilisants, des pneus; il y a aussi une fonderie, une minoterie, des serres, des ateliers de potiers, des usines de transformation de l'huile de lin, des fabriques de marinades ainsi que des établissements de services.

6. La ville de Medicine Hat a des taxes relativement peu élevées, possède des services municipaux d'utilité publique: gaz à bon marché, approvisionnements d'eau excellents, main-d'œuvre diversifiées, toutes choses qui promettent une expansion industrielle favorable.

Voici ce qu'en dit l'Annuaire du Canada de 1964:

> Une région où la population est si dispersée et qui produit tant pour l'exportation que pour la consommation dans différentes parties du pays, doit absolument disposer de moyens de transport efficaces et économiques.

7. Nous avons obtenu du Bureau fédéral de la statistique des chiffres relatifs aux frais d'exploitation des services du trafic-voyageurs et nous alléguons que ces chiffres n'ont rien de commun avec ceux qu'a fournis le Pacifique-Canadien pour justifier sa demande (l'abandon du *Dominion*).

a) *Voir le Supplément 1, page 1* (extrait de l'Annuaire du Canada, 1965, p. 764)

(i) De 1954 à 1963, les recettes ont toujours été supérieures aux frais d'exploitation.

(ii) *Voir le Supplément 1, page 2*

On constate que les frais d'exploitation se chiffraient en 1963 à 1.149 milliards de dollars tandis que les frais se rattachant au transport des voyageurs et des marchandises, comme les gares, les services de cour de triage et de terminus, etc., représentaient 37.2%
l'entretien du matériel représentait 22.6%
l'entretien de la voie 21.1%
les loyers et les impôts 5.9%
la réclame pour stimuler la vente des billets, etc. 2.7%
les depenses diverses, wagons-restaurants et salons, etc. 10.5%

Ces pourcentages sont demeurés assez stables au cours de ces dernières années. Pourquoi les frais relatifs au *Dominion* différeraient-ils de ceux-ci?

b) Voir le Supplément 2, pages 1 à 6: Catalogue n° 52-202 du Bureau fédéral de la statistique, *Statistique d'exploitation*, Pacifique-Canadien, 1923-1964.

(i) *Page 1*: Durant les cinq dernières années, le nombre des voyageurs transportés est demeuré constant et les recettes du trafic-voyageurs, en dépit d'une baisse des tarifs pendant cette période, sont restées les mêmes.

(ii) *Page 2*: Les recettes de l'entreprise ferroviaire ont conséquemment surpassé les dépenses pendant la période 1923-1964.

(iii) *Page 3*: Moyenne par train-voyageur-mille indique une augmentation constante des milles-voyageurs productifs et des recettes du trafic-voyageurs.

(iv) *Page 4*: Le rapport entre les frais des entreprises ferroviaires et leurs recettes a été de 91.90 en 1964.

c) Voir le Supplément 3, pages 1 et 2. Catalogue n° 52-206, Bureau fédéral de la statistique, *Statistique d'exploitation ferroviaire*, 1964.

(i) *Page 1*

a) Le trafic-voyageurs des 22 entreprises ferroviaires qui ont fait rapport, comme le Pacifique-Canadien, a enregistré une augmentation en 1964 par rapport à 1963.

b) Le rapport entre les frais d'exploitation et les recettes d'exploitation du Pacifique-Canadien a été supérieur à celui des 22 autres entreprises ferroviaires relativement aux données de 1963; il s'est élevé à 91.46 p. 100.

(ii) *Page 2*, mars 1965.

a) Le nombre des voyageurs payants transportés par le Pacifique-Canadien a légèrement diminué (70,000) tandis que celui desservi par les chemins de fer Nationaux du Canada augmentait légèrement (100,000).

b) Le Pacifique-Canadien a vu augmenter la proportion entre ses frais d'exploitation et ses recettes en mars 1965 (89.47) relativement à 1964 (91.46).

d) *Supplément 4, pages 1 à 6*: Catalogue n° 52-201 du Bureau fédéral de la statistique, Chemins de fer Nationaux du Canada, 1923-1963.

(i) *Page 1*: Les chemins de fer Nationaux du Canada ont maintenu, pendant les cinq dernières années, le nombre des voyageurs payants transportés, mais les recettes du trafic-voyageurs ont subi une baisse.

(ii) *Page 2*: Les recettes des chemins de fer n'ont pas toujours dépassé leurs frais durant la période de 1923 à 1963.

(iii) *Page 3*: La moyenne par train-voyageurs-mille indique une hausse relativement aux recettes du trafic-voyageurs.

(iv) *Page 4*: En 1963, la proportion entre les frais encourus par les entreprises ferroviaires et leurs recettes a été de 98.75 p. 100.

8. La ville de Medicine Hat aimerait porter à l'attention du Comité les faits suivants:

En 1961, la ville s'est adressée à la Commission des transports aériens en vue d'obtenir que la société Air Canada maintienne son service de transport du lait (de Winnipeg à Calgary via Yorkton, Regina, Swift Current, Medicine Hat, Lethbridge, et Calgary). Le tarif aérien à cette époque était de $16 pour le trajet de Medicine Hat à Calgary. Concurremment à ces audiences, le tarif ferroviaire qu'exigeait le Pacifique-Canadien fut réduit à $4.05 pour le trajet de Medicine Hat à Calgary. Nous supposons que la Commission avait autorisé cette baisse. Il va sans dire que les aspects économiques de ces deux tarifs nous firent abandonner le transport aérien. Depuis, le tarif ferroviaire a été reporté à $8.80 pour le trajet vers Calgary. Les représentants de la ville aimeraient savoir comment on peut jongler aussi facilement avec les tarifs.

La ville tient à faire remarquer au Comité qu'au Canada, le transport est un service d'utilité publique au même titre que l'électricité, le gaz et l'eau. Nous sommes en droit d'exiger que le service sur les lignes principales soit raisonnable et amélioré et que les tarifs imposés demeurent abordables.

9. La lecture des journaux nous permet de croire que les chemins de fer Nationaux du Canada améliorent et accroissent leurs services de transport des voyageurs, tandis que le Pacifique-Canadien semble, depuis quelques années, s'efforcer de réduire son service-voyageurs. Les critères concernant la qualité du service dépendraient-ils d'une question d'appréciation plutôt que d'une question de fait? Nous croyons qu'il revient à la Commission de prendre une telle décision. Nous ne cherchons pas à obtenir ou à solliciter des subventions car, à notre avis, les Canadiens sont disposés à payer pour les services qu'ils reçoivent. Nous demandons seulement le service ferroviaire qui permettra à la ville de Medicine Hat de suivre l'expansion du Canada.

10. L'industrie des serres de la région de Medicine Hat réalise environ deux millions de dollars par année et utilise une large part de cette somme dans la région pour payer les approvisionnements et la main-d'œuvre. De 16 à 20 exploitants de serres où sont cultivés fleurs et légumes se paragent ce chiffre global de production. Les produits sont vendus depuis Fort William, à la tête des Grands lacs, jusqu'à Vancouver et, en direction nord, depuis la frontière des États-Unis jusqu'à Grande Prairie. Il s'agit d'un des trois plus grands centres productifs de fleurs et de légumes de serres au Canada. Selon certaines estimations, nous approvisionnons le quart du marché canadien dans ce domaine, le reste étant importé des États-Unis. Grâce à l'ensoleillement et à l'abondance de gaz naturel dont jouit cette région, tout nous laisse croire qu'un jour, nous pourrons alimenter tout le marché canadien et éliminer les importations. Le retrait du *Dominion* nous a enlevé notre seule ressource pour expédier nos produits périssables à l'extérieur de la région de Medicine Hat, pendant les quatre ou cinq mois de froid intense. La Commission des transports aériens a déjà jugé bon d'abolir notre transport aérien depuis plusieurs années, geste qui a littéralement donné aux Américains le tiers de la portion minoritaire du marché canadien que nous détenions. Ni le Service des messageries du Paci-

fique-Canadien, ni aucune autre société commerciale de camionnage qui dessert Medicine Hat n'a les installations qui lui permettraient de voir à la manutention des marchandises périssables que nous exportons. Quoique les autorités du Pacifique-Canadien nous ont affirmé que leur service de fret routier pouvait transporter nos produits, nous savons par l'expérience de l'hiver dernier et par l'aveu du personnel local que la société ne possède pas les remorques nécessaires pour prendre en charge les marchandises périssables. Cette société s'occupe actuellement, avec succès, de la manutention de nos fleurs au moyen de son matériel désuet, mais cet équipement est tel qu'il ne peut empêcher les marchandises périssables de geler par temps froid. Le convoi *Dominion* et, dans une moindre mesure, le *Canadian* à bord duquel la société ne tient pas à transporter des fleurs, sont les seuls moyens dont nous disposions pour amener nos produits au marché et, sans ces moyens de transport, notre industrie périra aussi sûrement qu'une fleur meurt quand elle gèle.

11. Dans son mémoire, le Pacifique-Canadien déclarait que le problème particulier dont le Comité devait se soucier était celui du transport des voyageurs. L'exposé énumérait ainsi les divers éléments que les voyageurs réclament:

Commodité
Confort
Rapidité
Coût pour l'usager

Nous croyons qu'il faut ajouter un autre élément; c'est la fiabilité. Quand on ne peut faire appel aux autres modes de transport, soit que le ciel, soit que les routes soient bloqués, on peut compter sur le service ferroviaire. Plusieurs personnes, y compris les personnes âgées et celles que le temps ne presse pas, apprécient beaucoup les voyages par rail.

Nous aimerions signaler que ce facteur de fiabilité est en baisse depuis quelques années:

(1) A Medicine Hat, depuis le 1er décembre 1965 jusqu'à la fin de mars, le seul train de voyageurs du «Système de transport le plus complet au monde» qui resta disponible a été en retard dans une proportion au moins égale à 50 p. 100. A l'époque révolue des locomotives à vapeur, on pouvait régler sa montre d'après l'arrivée du train. Devons-nous croire que, dans ce siècle de progrès technologique, les diesels ne peuvent rester fidèles à l'horaire? Étant donné ces retards et l'impossibilité d'établir les correspondances nécessaires, les usagers du rail ont dû recourir à d'autres modes de transport.

(2) Plusieurs se plaignent de ne pouvoir obtenir des réservations à bref délai. Même quand l'avis préalable est suffisant, le délai est considérable. Lorsque les voyageurs montent en voiture, ils trouvent plusieurs fauteuils vacants. Il ne s'agit pas là de bonnes relations publiques et quand on songe aux réservations immédiates qu'offre la société Air-Canada, on se demande si le Pacifique-Canadien tient vraiment au trafic-voyageurs.

12. Nous avons présenté un mémoire à la Commission des transports du Canada dans lequel nous alléguons qu'advenant l'abandon du *Dominion*, il faudrait améliorer le *Canadian* afin d'assurer un service-voyageurs de première classe sûr et un service de messageries et, par ailleurs, mettre à l'essai un train-omnibus entre Winnipeg et Calgary.

13. La ville de Medicine Hat ainsi que les autres villes des Prairies ont demandé qu'on revise la politique nationale relative aux transports qui doit assurer une étude de toutes les formes de transport. Dans ce domaine de transformation spectaculaire, notre croissance économique ne pourra s'effectuer qu'à l'aide d'une politique flexible relative aux transports.

Lors d'une réunion de l'*American Industrial Development Council* qui a eu lieu à Seattle (Washington) des 17 au 20 avril, M. Welby M. Frantz, président de l'*Eastern Express Inc.* et ancien président de l'*American Trucking Association* a signalé qu'aux États-Unis, le dollar qui va aux transports est réparti de sorte que 71 p. 100 est consacré au camionnage, 16 p. 100 au rail, 5 p. 100 au transport par eau, 2 p. 100 au transport par pile-line, 1 p. 100 au transport aérien et, qu'au cours des dix prochaines années, le camionnage en prendra jusqu'à 76 p. 100 au détriment des autres modes de transport.

A la même réunion, M. Blaine Cook, vice-président du service de commercialisation des *United Air Lines,* Chicago (Illinois), a indiqué, au nom de l'industrie de l'aviation, que 85 p. 100 des voyageurs utilisent l'automobile, mais qu'on peut prévoir d'ici 1975, soit dans dix ans, que les douze principaux aéroports des États-Unis ne suffiront plus au trafic-voyageurs. Il a mentionné qu'à l'heure actuelle, à Chicago, les aéroports reçoivent de 40,000 à 50,000 personnes par jour et qu'en 1975, ce chiffre sera passé à 150,000.

En raison de ces prédictions, il semble aux représentants de la ville de Medicine Hat qu'il importe de garder les réseaux routiers ainsi que les services de transport par autobus, camion, train ou avion dans un état flexible d'amélioration partout au pays. Le *Canadian,* comme nous le savons, est le seul train transcontinental de voyageurs que conserve encore le Pacifique-Canadien; aussi y va-t-il de l'intérêt du Canada de veiller à ce que ce service ferroviaire indispensable soit favorisé et amélioré.

Pour conclure, la ville de Medicine Hat aimerait soumettre trois propositions.

1. Que l'exploitation du service ferroviaire, le *Canadian,* soit amélioré dans l'optique suivante:

   a) La mise en place d'un système de réservations comparable à celui d'Air-Canada.

   b) Le maintien d'un horaire fixe qui garantit la stabilité du service.

   c) L'installation, à bord du *Canadian,* de commodités qui facilitent le transport des marchandises quand les entreprises de camionnage ne peuvent surmonter les rigueurs de l'hiver.

   d) la mise en œuvre d'une ligne de conduite vraiment apte à attirer le trafic-voyageurs.

2. Que soit créée une nouvelle Administration des Transports dont la tâche soit de coordonner toutes les formes de transport afin d'assurer à toutes les agglomérations les mêmes possibilités d'expansion.

3. Que soit institué un organe independant de recherche, formé d'économistes du transport, qui ait le soin d'étudier la statistique, les coûts et autres questions pertinentes dans leur rapport avec les moyens de transport et leur effet sur la croissance régionale au Canada.

3. PASSIF FIXE DES CHEMINS DE FER, 1954-1963

NOTA: Les chiffres de 1876 à 1925 figurent à la p. 667 de l'*Annuaire* de 1927-1928, ceux de 1926 à 1941, à la p. 692 de l'*Annuaire* de 1947, et ceux de 1942-1953, à la page 796 de l'Annuaire de 1963-1964.

(Sans le capital de chemins de fer canadiens appartenant à des chemins de fer canadiens.)

Année	Capital-actions	Dette fondée	Total[1]
	$	$	$
1954	2,499,778,848	1,475,815,267	3,975,594,115
1955	2,543,465,586	1,565,109,030	4,108,574,616
1956	2,572,487,313	1,612,706,551	5,185,193,864
1957	2,565,559,683	1,764,660,210	4,330,219,893
1958	2,646,659,697	1,953,114,826	4,599,774,523
1959	2,669,062,260	2,122,675,213	4,791,737,482
1960	2,725,827,084	2,244,571,812	4,970,399,406
1961	2,748,537,919	2,234,316,735	4,962,364,654
1962	2,769,152,429	2,245,189,028	5,014,341,830
1963	2,791,044,973	2,183,556,139	4,974,001,112

[1]Sans la dette d'environ 40 millions des chemins de fer de Terre-Neuve.

4. INVESTISSEMENTS EN VOIES ET MATÉRIEL DES CHEMINS DE FER, 1959-1963

Investissements	1959	1960	1961	1962	1963
	$	$	$	$	$
Voies	134,823,880	113,587,736	72,244,687	70,674,760	125,463,519
Matériel	78,487,442	Cr. 12,920,826	Cr. 30,683,878	7,258,657	Cr. 16,753,029
Divers	Cr. 816,428	Cr. 35,546	3,152,244	Cr. 243,729	84,786
Non classé	42,668,998	6,742,707	40,971,544	12,905,861	Cr. 2,626,787
Propriétés non ferroviaires du N.-C.	1,861,030	6,538,741	15,506,157	10,513,908	3,771,974
Propriétés non ferroviaires du P.-C.	36,878,761	122,830	25,492,752	2,581,950	Cr. 3,345,548
Autres propriétés non ferroviaires	3,929,207	81,136	Cr. 27,365	Cr. 189,997	2,446,737
Total	255,163,892	107,374,071	85,084,597	99,595,558	106,108,489
Investissements cumulatifs, 31 décembre	6,637,332,271	6,744,706,342	6,830,390,939	6,920,986,497	7,027,154,986

Recettes et frais.—Le rapport entre les frais d'exploitation et les recettes des chemins de fer exploités au Canada était de 94.99 p. 100 en 1963 au regard de 93.07 p. 100 en 1954; le sommet de la période 1954-1963 a été atteint en 1958 (97.30 p. 100). Les recettes d'exploitation, qui ont touché leur sommet en 1956, ont augmenté de 10.5 p. 100 au cours de la décennie. Les frais d'exploitation ont augmenté de 12.8 p. 100 au cours de la même période. Les dépenses ayant augmenté plus rapidement que le revenu, les recettes nettes d'exploitation par mille de ligne ont fléchi de $1,760 en 1954 à $1,356 en 1963, bien que le chiffre le plus bas de la période ait été celui de $696 enregistré en 1958.

5. RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER, 1954-1963

NOTA.—Les recettes et les frais d'exploitation depuis 1875 paraissent dans les *Annuaires* précédents, à partir de celui de 1916-1917.

Année	Total, recettes d'exploitation	Total, frais d'exploitation	Frais d'exploitation par rapport aux recettes d'exploitation	Par mille de voie			Recettes par train-mille de marchandises	Recettes par train-mille de voyageurs
				Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation	Recettes nettes d'exploitation		
	$	$	p. 100	$	$	$	$	$
1954	1,095,440,918	1,019,534,989[1]	93.07	25,402	23,642	1,760	11.58	3.44
1955	1,198,351,601	1,048,564,681[1]	87.50	26,876	23,517	3,359	12.21	3.60
1956	1,300,623,923	1,171,338,574	90.06	29,047	26,159	2,888	12.75	3.16
1957	1,263,147,930	1,203,530,146	95.28	28,171	26,841	1,330	13.85	3.30
1958	1,163,735,417	1,132,277,504	97.30	25,766	25,070	696	14.51	3.11
1959	1,224,567,928	1,166,306,724	95.24	27,093	25,804	1,289	15.48	3.29
1960	1,151,655,456	1,109,470,426	96.34	25,544	24,608	936	15.54	3.46
1961	1,156,480,700	1,114,432,525	96.36	25,736	24,800	936	16.72	3.32
1962	1,165,296,722	1,119,662,072	96.08	26,002	24,984	1,018	16.91	3.56
1963	1,210,209,799	1,149,530,526	94.99	27,051	25,695	1,356	17.04	3.51

[1]Sans les loyers de matériel, les loyers d'installations utilisées en commun ni les impôts courus.

Les frais d'exploitation ont totalisé $1,149,530,526 en 1963. De ce montant, 37.2 p. 100 se rattachaient au transport de personnes et de marchandises comme par exemple, les service de gare, de cour de triage et de terminus, les employés, les quais, le combustible et ainsi de suite; l'entretien du matériel a répondu pour 22.6 p. 100; l'entretien de la voie pour 21.1 p. 100; les loyers et les impôts pour 5.9 p. 100; les dépenses relatives à la publicité visant à attirer des voyageurs (comme la réclame et les services d'information, les guichets de délivrance des billets et les bureaux des marchandises), pour 2.7 p. 100; et les dépenses diverses (y compris les imprévus, les services de wagons-restaurants et de buffets, les élévateurs à grains) pour le reste (10.5 p. 100). Au cours des dernières années, ces pourcentages sont restés à peu près stables.

Emploi et rémunération.—En 1963, le nombre des employés de chemin de fer a diminué de 3.9 p. 100 sur 1962, de 27.3 p. 100 sur le chiffre sans précédent atteint en 1956 et de 15.9 p. 100 sur la moyenne décennale, 1954-1963. Comparativement à 1954, la rémunération globale de cette industrie a augmenté de 14.4 p. 100 et la rémunération annuelle moyenne de 43.4 p. 100. La diminution de l'emploi dans les chemins de fer, accusée régulièrement depuis 1956, tient en partie au recul des affaires, mais surtout aux changements survenus dans la technologie et dans l'organisation.

6. EMPLOI ET REMUNÉRATION DANS LES CHEMINS DE FER, 1954-1963

NOTA.—Y compris employés et salaires affectés aux «exploitations extérieures», soit de 3 à 6 p. 100 du total des employés et de 2 à 5 p. 100 du total des salaires. Les chiffres correspondants de 1912 à 1939 figurent à la p. 559 de l'*Annuaire* de 1941; ceux de 1940-1949, à la p. 757 de l'*Annuaire* de 1951 et ceux de 1950-1953, à la p. 815 de l'*Annuaire* de 1961.

Année	Employés	Rémunération totale	Rémunération moyenne	Paie (imputable sur les frais d'exploitation) par rapport aux	
				Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation
	No.	$	$	p.100	p.100
1954	196,307	661,829,774	3,371	54.3	58.3
1955	195,459	674,875,767	3,453	50.2	57.4
1956	215,324[1]	780,135,918	3,623	50.6	55.9
1957	212,426[1]	791,529,117	3,726	51.4	53.9
1958	192,809[1]	757,907,896	3,931	52.7	54.3
1959	187,981[1]	780,031,534	4,150	51.5	54.2
1960	175,537[1]	740,475,804	4,218	52.0	54.2
1961	166,081[1]	748,097,831	4,504	52.7	54.9
1962	162,861[1]	747,301,214	4,589	51.4	53.7
1963	156,527[1]	756,862,741	4,835	50.4	53.1

[1]Comprend les employés préposés aux communications, au camionnage express, au transport rail-route et aux autres activités extérieures.

Aide de l'État aux chemins de fer.—Afin de permettre la construction de chemins de fer privés en prévision de la colonisation ou à travers des régions peu peuplées où le trafic n'était guère considérable, les gouvernements fédéral et provinciaux, et même les municipalités, dûrent fournir une certaine aide, qui consistait généralement en une subvention fixe par mille de voie aménagée et, dans les débuts, en concessions de terres autres que pour l'emplacement des voies. Au fur et à mesure que le pays s'est développé, les inconvénients de la concession de terres sont devenus plus manifestes et l'aide accordée a pris plus souvent la forme d'une subvention par mille de voie, d'un prêt ou d'une souscription d'actions. Plus tard est venue la garantie des obligations et, depuis la création du National-Canadien, toutes les émissions d'obligations du réseau, sauf celles qui s'appliquent au matériel roulant, ont été garanties par le gouvernement fédéral.

Pendant la période d'expansion ferroviaire antérieure à 1918, certaines provinces garantissaient les obligations de lignes de chemins de fer qui, par la suite, ont été incorporées au National-Canadien. A mesure qu'elles arrivent à l'échéance ou sont retirées, ces obligations sont payées par le National-Canadien en grande partie au moyen de fonds obtenus par l'émission de nouvelles obligations garanties par le gouvernement fédéral. Les obligations de chemins de fer garanties par le gouvernement fédéral le 31 décembre 1963 se chiffraient par $1,378,875,000.

TABLEAU 7. STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

n°	Année	Longueur moyenne exploitée (milles)	Tonnes payantes	Tonnes-milles payantes	Voyageurs payants	Voyageurs-milles payants	Recette par tonne	Recette par voyageur	Recette par train-voyageurs
			'000 tonnes	'000,000	'000	'000,000		$'000	
1	1923	14,617	32,939	14,567	16,224	1,401	139,979	38,050	57,537
2	1924	14,846	30,621	12,717	15,602	1,282	128,716	35,587	54,097
3	1925	15,175	32,969	13,364	15,042	1,307	133,716	34,715	53,191
4	1926	15,372	35,963	14,188	15,075	1,314	147,430	35,811	55,028
5	1927	15,600	36,874	14,870	15,110	1,328	150,566	36,393	56,041
6	1928	15,819	42,977	18,423	14,751	1,377	177,863	37,155	57,551
7	1929	16,090	40,977	14,951	14,054	1,257	160,361	35,877	56,450
8	1930	16,416	33,733	12,370	12,446	1,026	133,015	29,274	47,578
9	1931	16,745	27,187	10,793	9,442	743	106,634	20,560	36,085
10	1932	16,888	22,613	10,067	7,916	645	91,127	16,578	30,057
11	1933	17,030	22,020	9,353	7,174	614	85,135	14,163	26,544
12	1934	17,015	25,606	10,026	7,593	685	94,787	15,015	28,069
13	1935	17,222	26,094	10,522	7,424	696	97,794	15,031	28,268
14	1936	17,241	27,985	11,424	7,387	759	105,439	15,539	29,158
15	1937	17,223	29,843	11,602	7,821	826	110,349	16,464	30,652
16	1938	17,186	30,471	12,135	7,454	761	110,380	15,962	30,090
17	1939	17,176	33,030	14,037	7,255	751	120,139	15,476	29,859
18	1940	17,159	36,746	16,028	7,781	925	135,589	18,202	34,251
19	1941	17,151	44,710	22,376	9,145	1,313	177,339	25,066	42,200
20	1942	17,077	47,972	22,600	13,457	2,097	195,903	39,159	58,454
21	1943	17,035	52,552	24,951	17,597	2,632	218,463	50,944	74,480
22	1944	17,030	55,679	27,376	18,461	2,891	233,651	56,007	81,885
23	1945	17,029	54,822	27,252	17,741	2,869	228,436	56,492	84,127
24	1946	17,037	51,401	23,480	15,584	2,126	219,499	45,000	72,901
25	1947	17,035	59,035	26,202	14,636	1,666	252,420	39,907	68,830
26	1948	17,033	60,037	25,218	13,629	1,524	288,601	37,848	68,938
27	1949	17,031	56,446	24,261	11,969	1,389	294,832	37,787	71,255
28	1950	17,019	53,916	22,941	10,541	1,242	308,696	34,927	70,670
29	1951	17,009	60,650	26,827	10,461	1,339	354,445	37,810	76,217
30	1952	17,017	61,505	28,943	9,868	1,377	379,697	38,958	82,929
31	1953	17,018	59,257	27,456	9,427	1,321	392,574	37,210	83,692
32	1954	17,003	54,206	23,668	9,529	1,282	348,668	36,118	80,230
33	1955	16,997	58,489	25,723	9,544	1,331	371,977	37,463	82,655
34	1956	17,126	65,838	30,433	8,906	1,310	427,053	38,170	85,207
35	1957	17,111	58,493	27,281	8,037	1,338	411,489	38,935	83,923
36	1958	17,096	54,367	26,873	7,746	1,149	396,646	35,677	80,297
37	1959	17,096	57,879	25,953	7,740	1,112	409,285	33,488	78,616
38	1960	17,094	56,924	25,733	7,059	1,008	393,337	30,805	72,152
39	1961	17,033	58,832	26,451	6,275	837	410,386	26,550	64,492
40	1962	16,823	57,641	26,060	6,440	845	396,756	26,311	61,793
41	1963	16,742	59,254	29,134	6,749	839	422,002	26,209	57,778
42	1964	16,685	66,362	33,930	6,997	1,023	451,883	25,249	59,493

Voir notes à le page 761.

TABLEAU 7. STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION

CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Recettes	Frais	Parcours des trains-marchandises (milles)	Parcours des trains-voyageurs (milles)	Moyenne par mille de voie exploitée: Revenu par tonne-mille	Revenu par voyageur-mille	Recettes	Frais	N°
$'000		'000		dollars				
212,218	171,903	27,678	20,806	996,575	95,840	14,519	11,760	1
197,546	159,056	24,811	20,925	856,642	86,389	13,306	10,714	2
201,177	155,493	26,057	21,025	880,679	86,152	13,257	10,247	3
217,360	164,743	27,907	21,088	922,968	85,472	14,140	10,717	4
221,421	173,817	28,915	21,508	953,189	85,147	14,194	11,142	5
251,567	189,603	33,127	21,990	1,164,612	87,069	15,903	11,986	6
233,340	180,405	28,413	21,975	929,185	78,103	14,502	11,212	7
196,212	153,751	24,784	21,836	753,538	62,527	11,952	9,366	8
154,963	124,449	21,221	19,693	644,571	44,356	9,254	7,432	9
130,451	105,555	18,975	17,998	596,129	38,181	7,724	6,250	10
120,431	94,871	17,015	16,220	549,211	36,040	7,072	5,571	11
131,947	101,275	18,420	16,025	589,271	40,233	7,755	5,952	12
135,209	107,776	18,838	16,098	610,952	40,443	7,851	6,258	13
143,990	115,240	20,417	16,190	662,619	44,030	8,352	6,684	14
151,505	121,811	21,156	16,538	673,663	47,982	8,797	7,073	15
150,363	122,990	20,445	16,473	706,095	44,281	8,749	7,156	16
159,863	124,574	21,199	16,398	717,244	43,752	9,307	7,253	17
182,070	136,515	23,379	16,622	934,092	53,928	10,611	7,956	18
234,621	168,939	30,793	17,671	1,304,661	76,586	13,680	9,850	19
272,269	195,415	31,279	19,078	1,323,442	122,799	15,944	11,443	20
314,332	229,513	32,846	20,015	1,404,716	154,504	18,452	13,473	21
334,110	266,773	35,115	20,586	1,607,511	169,786	19,795	15,665	22
335,628	274,379	35,016	20,794	1,600,283	168,470	19,709	16,112	23
314,528	272,997	33,684	20,230	1,378,158	124,792	18,461	16,024	24
343,301	299,990	35,892	20,031	1,538,139	97,776	20,153	17,611	25
380,006	350,496	35,939	20,205	1,480,587	89,446	22,310	20,578	26
389,816	358,850	35,637	20,117	1,424,479	81,579	22,888	21,070	27
405,856	349,284	33,426	19,601	1,347,972	72,995	23,848	20,524	28
460,370	410,442	36,364	20,060	1,577,219	78,745	27,066	24,131	29
492,982	438,344	37,493	20,610	1,700,847	80,938	28,970	25,759	30
509,314	456,652	36,070	20,641	1,613,344	77,624	29,928	26,833	31
461,040	411,536	31,297	20,277	1,392,051	75,415	27,116	24,204	32
488,290	419,758	32,317	19,892	1,513,336	78,304	28,728	24,696	33
548,535	505,623	35,266	18,344	1,776,984	76,465	32,029	29,524	34
530,356	490,977	30,504	16,764	1,594,371	78,211	30,995	28,694	35
511,191	473,190	27,908	16,235	1,571,853	67,216	29,901	27,678	36
523,915	486,251	27,005	14,649	1,518,101	65,057	30,646	28,443	37
502,205	466,718	26,325	12,127	1,505,324	58,973	29,378	27,302	38
510,810	471,548	24,148	10,615	1,552,929	49,138	29,989	27,684	39
497,087	466,411	23,219	10,098	1,549,039	50,203	29,548	27,724	40
518,621	481,873	24,198	9,942	1,740,244	50,136	30,978	28,783	41
554,895	509,970	25,694	9,351	2,033,594	61,342	33,258	30,565	42

TABLEAU 7. STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION (fin)

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

n°	Année	Moyenne par train-marchandises-milles		Moyenne par train-voyageurs-milles		Moyenne en tonnes-milles par charge en wagons-milles	Charge payante moyenne (milles)	Parcours moyen d'un voyageur (milles)
		Tonnes-milles payantes	Recettes par tonne	Voyageurs-milles payants	Recette par train-voyageurs			
					$			
1	1923	526	5.06	67.33	2.77	28.18	442.3	86.35
2	1924	513	5.19	61.28	2.59	27.18	415.3	82.18
3	1925	513	5.13	62.18	2.53	26.49	405.2	86.91
4	1926	508	5.28	62.31	2.60	26.64	394.5	87.15
5	1927	514	5.21	61.76	2.61	27.15	403.3	87.91
6	1928	556	5.37	62.64	2.62	27.79	428.7	93.38
7	1929	526	5.64	57.19	2.57	26.34	364.9	89.42
8	1930	499	5.37	47.01	2.18	25.81	366.7	82.47
9	1931	509	5.02	37.72	1.83	26.38	397.0	78.66
10	1932	531	4.80	35.83	1.67	27.64	445.2	81.45
11	1933	550	5.00	37.84	1.64	26.98	424.8	85.56
12	1934	544	5.15	42.72	1.75	26.34	391.6	90.16
13	1935	559	5.19	43.27	1.76	26.44	403.2	93.82
14	1936	560	5.16	46.89	1.80	26.72	408.2	102.76
15	1937	548	5.22	49.97	1.85	25.62	388.8	105.67
16	1938	594	4.50	46.20	1.83	27.66	398.2	102.09
17	1939	662	5.67	45.83	1.82	29.40	425.0	103.57
18	1940	686	5.80	55.67	2.06	30.12	436.2	118.92
19	1941	727	5.76	74.33	2.39	31.86	500.5	143.64
20	1942	723	6.26	109.92	3.06	31.93	471.1	155.83
21	1943	760	6.65	131.50	3.72	33.72	474.8	149.57
22	1944	780	6.65	140.46	3.98	33.96	491.7	156.83
23	1945	788	6.52	137.97	4.05	33.73	497.1	161.71
24	1946	697	6.52	105.09	3.60	30.78	456.8	136.43
25	1947	730	7.03	83.15	3.44	31.23	443.8	113.80
26	1948	702	8.03	75.40	3.41	20.98	420.0	111.78
27	1949	681	8.27	69.06	3.54	30.67	429.8	116.08
28	1950	686	9.24	63.38	3.61	29.59	425.5	117.85
29	1951	738	9.75	66.77	3.80	31.78	442.3	128.04
30	1952	772	10.13	66.83	4.02	33.21	470.6	139.57
31	1953	761	10.88	64.00	4.05	32.86	463.3	140.13
32	1954	756	11.14	63.24	3.96	31.92	436.6	134,57
33	1955	796	11.48	66.91	4.16	31.70	439.8	139.45
34	1956	863	12.11	71.39	4.64	33.02	462.2	147.04
35	1957	894	13.49	79.83	5.01	32.97	466.4	166.50
36	1958	963	14.21	70.78	4.95	32.48	494.3	148.36
37	1959	961	15.16	75.92	5.37	32.23	448.4	143.70
38	1960	978	14.94	83.13	5.95	31.83	452.1	142.82
39	1961	1,095	16.99	78.85	6.08	33.07	449.6	133.39
40	1962	1,122	17.09	83.64	61.2	33.62	452.1	131.15
41	1963	1,204	17.44	84.42	5.81	35.88	491.7	124.37
42	1964	1,321	17.59	109.45	6.36	37.86	511.3	146.27

Voir notes à la page 760.

TABLEAU 7. STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION—Fin

CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Revenu moyen									
Par tonne	Par voyageur	Par tonne-mille	Par voyageur-mille	Employés	Rémunération totale	Paie imputée sur les frais d'exploitation	Paie par rapport aux recettes d'exploitation	Rapport entre frais et recettes d'exploitation	n°
dollars		cents			$'000		p. 100		
4.25	2.35	.961	2.716	—	—	—	—	81.00	1
4.20	2.28	1.012	2.775	—	—	—	—	80.52	2
4.06	2.31	1.001	2.655	—	—	—	—	77.29	3
4.10	2.38	1.039	2.726	68,778	102,336	99,352	45.71	75.79	4
4.08	2.41	1.013	2.740	71,465	109,427	105,685	47.73	78.50	5
4.14	2.52	.965	2.698	75,709	117,488	113,000	44.92	75.37	6
3.91	2.55	1.073	2.855	74,274	115,263	110,453	47.34	77.31	7
3.94	2.35	1.075	2.852	69,740	108,090	102,660	52.32	78.36	8
3.92	2.18	.988	2.768	60,461	89,231	84,706	54.71	80.31	9
4.03	2.09	.905	2.571	53,411	73,383	71,530	54.83	80.92	10
3.87	1.97	.910	2.308	49,412	63,058	61,876	51.38	78.78	11
3.70	1.98	.945	2.193	50,650	65,317	64,137	48.61	76.75	12
3.75	2.02	.929	2.158	50,974	69,797	68,459	50.63	79.71	13
3.77	2.10	.923	2.047	52,427	73,696	71,846	49.90	80.03	14
3.70	2.11	.951	1.992	52,139	77,495	75,016	49.51	80.40	15
3.62	2.14	.910	2.097	49,809	78,034	76,673	50.99	81.80	16
3.64	2.13	.856	2.059	48,689	78,529	77,265	48.33	77.93	17
3.69	2.34	.846	1.967	50,602	82,832	81,554	44.79	74.98	18
3.97	2.74	.793	1.908	56,592	99,276	95,194	40.27	72.00	19
4.08	2.91	.867	1.867	60,364	113,647	108,763	39.95	71.77	20
4.16	2.90	.876	1.936	64,830	125,928	120,757	38.42	73.02	21
4.20	2.03	.853	1.937	68,003	148,842	142,729	42.34	79.14	22
4.17	3.18	.838	1.969	70,778	151,166	144,626	43.09	81.75	23
4.27	2.89	.935	2.117	70,859	160,416	153,309	48.74	86.80	24
4.28	2.73	.963	2.395	72,354	174,151	166,369	48.46	87.38	25
4.81	2.78	1.144	2.484	75,176	207,669	198,164	52.15	92.23	26
5.22	3.16	1.215	2.720	76,917	213,545	202,749	52.01	92.06	27
5.73	3.31	1.346	2.812	74,627	208,565	197,921	48.77	86.06	28
5.84	3.61	1.321	2.823	80,286	247,782	235,977	51.26	89.15	29
6.27	3.95	1.312	2.829	83,848	269,327	253,430	51.41	88.92	30
6.62	3.95	1.430	2.817	83,411	281,151	264,775	51.99	89.66	31
6.43	3.79	1.473	2.817	75,289	256,596	244,179	52.96	89.26	32
6.34	3.93	1.443	2.815	75,122	261,401	249,533	51.10	85.96	33
6.44	4.25	1.392	2.888	78,602	289,231	275,336	50.19	92.18	34
6.99	4.81	1.498	2.887	77,142	285,695	270,806	51.06	92.57	35
7.24	4.57	1.465	3.080	70,817	278,577	265,672	51.97	92.57	36
7.02	4.29	1.566	2.986	67,842	282,099	268,574	51.26	92.81	37
6.86	4.32	1.518	3.027	62,777	268,221	254,402	50.66	92.93	38
6.92	4.18	1.540	3.137	59,321	270,236	257,175	50.35	92.31	39
6.83	4.05	1.510	3.088	57,778	266,554	249,908	50.27	93.83	40
7.08	3.70	1.439	2.975	57,066	271,230	253,408	48.86	92.91	41
6.77	3.57	1.324	2.442	57,511	283,863	264,946	47.75	91.90	42

Bureau fédéral de la statistique

NOTES

Tableau 3.

[1] Contrat original, octobre 1880.

[2] Cession de 6,793,014 acres en échange d'un prêt du gouvernement fédéral au montant de $10,189,521.

[3] Comprend 50,000 acres cédés au gouvernement du Canada aux termes du Chapitre 5, 1897, à titre de remboursement partiel d'un subside versé par le fédéral au *British Columbia Southern Railway.*

[4] N'incluant pas les octrois accordés pour le paiement des droits de passage, des emplacements de gares, etc. Fédéral, 53,580 acres; Provincial, 8,150 acres.

Tableau 4.

[1] Les bilans des recettes et des frais d'exploitation que publie le Pacifique-Canadien incluent depuis le 1er janvier 1932 les chemins de fer *Dominion Atlantic, Esquimalt and Nanaimo, Montreal and Atlantic,* et *Quebec Central;* ils incluent, depuis le 1er juillet 1931, les chemins de fer *Fredericton and Grand Lake Coal & Railway* et *New Brunswick Coal & Railway;* et, depuis le 1er janvier 1931, le *Kettle Valley Railway.* Les chiffres relatifs aux années antérieures à ces dates ont été modifiés par souci d'uniformité de sorte à inclure ces filiales qui, auparavant, étaient exploitées séparément.

[2] Comprend les recettes des chemins de fer, des messageries, des communications commerciales; à compter de 1956, celles du transport rail-route, des lignes électriques du Pacifique-Canadien et à compter de 1959, celles des barges côtières. N'inclut pas les recettes du trafic océanique ainsi que celles des paquebots des Grands lacs depuis 1956. Ne comprend pas les hôtels, les paquebots océaniques et côtiers et tous les autres postes non-ferroviaires.

[3] Comprend les frais des chemins de fer, des messageries et des communications commerciales, les impôts et les loyers; à compter de 1956, le transport rail-route et les lignes électriques du Pacifique-Canadien et à compter de 1959, les barges côtières du Pacifique-Canadien. Exclut les frais du trafic océanique ainsi que ceux des paquebots des Grands lacs à compter de 1956. Exclut également les hôtels, les paquebots océaniques et côtiers et tous les autres postes non-ferroviaires.

[4] Les données relatives à l'actif et au débit rectifiés pour l'année 1964 sont les suivantes: revenus nets provenant de la vente de terrains, lots urbains et autres propriétés, cr. $64,184,313 et divers (net) cr. $693,014.

[5] Le calcul est le suivant: recettes excédentaires au 31 décembre 1922 portées au bilan, $129,506,628; solde non réparti du revenu spécial inclus dans l'excédent des autres avoirs au 31 décembre 1922, $15,827,414: excédent net des filiales et de la caisse de retraite non inclus dans le bilan général au 31 décembre 1922, $4,428,938, sauf les dividendes portés au bilan de 1922 et versés au 1er avril 1923, $8,113,639.

[6] Comprend l'intérêt de 4.5 p. 100 pour 20 ans des certificats du fonds d'amortissement, somme préalablement portée au titre Excédent de terrains.

[7] Imputé sur les Profits et pertes en 1944.

[8] Comprend le dividende de 3 p. 100 ($10,050,000) des actions ordinaires faisant partie des recettes de l'année, mais à être versé l'année suivante.

[9] Au 1er janvier 1956, les soldes de comptes Excédent des terrains ($101,685,263) et Profits et pertes ($314,929,852) ont été portés au nouveau compte Revenu rectifié (solde) conformément à la Classification uniforme des comptes de la Commission des Transports du Canada.

[10] Ne comprend pas les dividendes des filiales à part entière du *Canadian Pacific Investments Limited* qui ont été distribués sous forme de dividendes aux actionnaires du Pacifique-Canadien, $14,332,456.

Tableau 5.

[1] Comprend les sommes versées au capital-actions ordinaire nouvellement constitué à l'égard des années au cours desquelles elles ont été reçues.

[2] Comprend 5 millions de dollars en capital-obligations consolidé portant un intérêt perpétuel de 4 p. 100 et détenus par le Trésor au 31 décembre 1922: ce capital-obligations a été subséquemment vendu.

[3] Voir la note [10] du Tableau 4.

Le PACIFIQUE-CANADIEN

Tableau 6.

[1] A compter de 1956, les immobilisations effectuées pour les navires des Grands lacs figurent dans la colonne intitulée «Navires».

[2] Comprend un retrait de $9,452,380 en espèces et de $39,956,612 en valeurs détenues au 31 décembre 1922 pour le rachat de 52 millions de dollars en certificats portant 6 p. 100 d'intérêt au pair dont le paiement était exigé au 19 juillet 1923.

[3] En outre, les recettes nettes des hôtels au montant de $2,319,340, imputables préalablement sur les Placements des hôtels, ont été transférés au chapitre Réserve d'amortissement des hôtels.

[4] De plus, $48,134,205 ont été ajoutés aux placements à l'égard du matériel roulant afin de porter ce poste au niveau du coût des unités présentement utilisées.

[5] En outre, des avoirs au montant de $74,728,521 qui étaient affectés à l'excédent de 1904 à 1913 et utilisés à réduire les acquisitions de matériel ainsi que des débits au montant de $33,715,531 représentant l'escompte net sur les émissions primitives d'actions furent respectivement répartis entre deux postes: Réserve d'amortissement—Voie et Plus-value du capital-actions et du capital-obligations.

[6] Subséquemment jusqu'à la fin de l'année, un dividende de 3 p. 100 ($10,050,000) provenant des actions ordinaires a été retranché des recettes de l'année.

[7] Comprend les dépenses de capital consacrées à l'acquisition d'avions: 1959, $19,821,901; 1960, $8,590,226; 1961, $19,009,538; 1962, $3,559,202; 1963, $92,517; 1964, $6,738,547.

[8] Voir la note [10] du Tableau 4.

Tableau 7.

[1,5] et [6] Voir les notes [1,2] et [3] du Tableau 4.

[2] Les doubles emplois à l'intérieur du réseau de 1923 à 1931 n'ont pas été éliminés.

[3] Les frais des services de cueillette et de livraison ont été imputés sur les frais d'exploitation et n'ont pas été retranchés des recettes du service des marchandises à compter de 1938.

[4] Les recettes du trafic-voyageurs comprennent le revenu brut des messageries.

[7] Charge payante et non-payante.

[8] N'inclut pas la paie versée par les services de transport océanique à compter de 1938.

—Chiffres non disponibles.

STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

ANNÉE 1964

	Total 22 réseaux		National-Canadien		Pacifique-Canadien	
	1964	1963[r]	1964	1963	1964	1963[r]
Milles exploités (moyen mensuelle)	44,265.06	44,347.96	23,042.65	23,068.12	16,684.60	16,741.60
Trafic-marchandises						
Tonnes transportées—charge payante[1]	209,505,311	186,270,630	82,645,587	74,183,958	66,362,475	59,254,103
Tonnes-milles, charge payante (millions)	84,953,330	74,218,283	40,880,366	36,729,851	33,929,696	29,134,471
Tonnes-milles, charge payante et non payante (millions)	86,721,073	76,046,295	41,887,071	37,800,969	34,581,092	29,803,812
Trafic-voyageurs						
Voyageurs payants[1]	22,910,928	20,621,119	14,826,362	12,750,412	6,997,202	6,748,859
Voyageurs-milles payants (millions)	2,680,615	2,067,252	1,539,147	1,115,369	1,023,475	839,356
Tonnes-milles brutes						
Train de marchandises (millions)	179,649,563	159,668,270	88,513,998	80,537,613	71,069,475	62,183,933
Train de voyageurs (millions)	20,110,585	18,518,302	12,211,872	10,836,797	6,745,074	6,505,110
Totaux (millions)	199,760,148	178,186,572	100,725,870	91,374,410	77,814,549	68,689,043
Parcours des trains-milles						
De marchandises	66,709,735	62,278,229	34,764,373	32,399,424	25,693,912	24,198,405
De voyageurs	28,603,043	29,045,961	17,174,972	15,907,974	9,351,310	9,942,441
De service	1,924,253	2,301,745	1,512,008	1,765,820	133,525	265,231
Totaux	97,237,031	92,625,935	53,451,353	50,073,218	35,178,748	34,406,077
Parcours des wagons-milles						
Marchandises						
Wagons chargés	2,288,569,811	2,093,823,013	1,155,988,452	1,074,152,690	913,505,107	830,765,130
Wagons vides	1,423,682,608	1,282,912,362	721,314,153	667,524,199	545,479,411	478,446,003
Fourgon de queue	71,105,452	65,687,165	36,676,537	33,343,558	28,108,597	26,668,043
Totaux	3,783,357,871	3,442,422,540	1,913,979,142	1,774,921,447	1,487,093,115	1,335,879,176
Voyageurs	314,150,396	289,840,554	186,884,789	168,494,985	102,712,823	97,795,846
Total du service ferroviaire	4,097,508,767	3,732,263,094	2,100,863,931	1,943,416,432	1,589,805,938	1,433,675,022
Nombre d'employés du rail	134,130	131,665	73,853	71,782	51,128	50,756
Feuille de paie, rail $	699,734,535	645,523,797	390,050,199	349,747,979	256,526,649	245,141,350
Paie imputable sur les frais d'exploitation $	645,992,681	597,436,208	358,449,632	321,871,658	238,184,594	228,004,994

[1] Comprend le trafic transporté sur plus d'une voie.

[2] Chiffres revisés.

STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

ANNÉE 1964

	Total 22 réseaux		National-Canadien		Pacifique-Canadien	
	1964	1963[r]	1964	1963[r]	1964	1963
Moyenne par jour-mille exploité						
Recettes d'exploitation $	81.65	75.08	76.53	70.40	83.63	78.21
Frais d'exploitation $	76.68	71.29	75.05	69.71	76.49	72.41
Tonnes-milles, charge payante	5,244	4,585	4,847	4,362	5,556	4,768
Tonnes-milles, toutes charges	5,354	4,698	4,967	4,489	5,663	4,877
Voyageurs-milles payants	165	128	183	132	168	137
Moyennes par train-marchandises-mille						
Recettes du trafic-marchandises $	17.51	17.23	16.23	16.05	17.48	17.33
Tonnes transportées, charge payante	1,273	1,192	1,176	1,134	1,321	1,204
Tonnes transportées, toutes charges	1.300	1,221	1,205	1,167	1,346	1,232
Wagons chargés	34.3	33.6	33.3	33.2	35.6	34.3
Wagons vides	21.3	20.6	20.7	20.6	21.2	19.8
Moyennes par train-voyageurs-mille						
Voyageurs transportés	94	74	90	70	109	84
Wagons-voyageurs	11.0	10.3	10.9	10.6	11.0	9.8
Autres						
Frais d'exploitation par train-mille $	12.78	12.46	11.84	11.72	13.28	12.86
Parcours des charges payantes-milles	405	398	495	495	511	492
Parcours des voyageurs payants-milles	117	100	104	87	146	124
Tonnes par wagon-mille	37.9	36.3	36.3	35.2	37.9	35.9
Recettes par tonne-mille ¢	1.375	1.445	1.380	1.415	1.324	1.439
Recettes par voyageur-mille ¢	2.377	2.879	2.325	2.818	2.442	2.975
Paie d'exploitation/recettes p. 100	48.83	49.16	55.54	54.30	46.64	47.71
Frais d'exploitation/recettes p. 100	93.91	94.96	98.06	99.02	91.46	92.59

[r]Chiffres revisés.

TABLEAU 5. STATISTIQUE DU TRAFIC ET DE L'EMPLOI DES RÉSEAUX FERROVIAIRES

MARS 1965

	Total		National-Canadien		Pacifique-Canadien	
	24 réseaux	22 réseaux				
	1964	1964[r]	1965	1964	1965	1964
Milles exploités (moyenne mensuelle)	44,282.48	44,302.23	23,006.97	23,074.00	16,677.50	16,690.00
Trafic-marchandises						
Tonnes transportées—charge payante[1]	17,279,548	15,206,701	7,099,892	6,155,309	5,335,057	4,955,533
Tonnes-milles, charge payante (millions)	6,958,999	6,494,048	3,546,149	3,162,514	2,730,361	2,744,209
Tonnes-milles, charge payante et non payante (millions)	7,089,709	6,635,110	3,627,038	3,233,948	2,776,938	2,803,842
Trafic-voyageurs						
Voyageurs payants[1]	1,958,327	1,945,914	1,317,748	1,261,964	581,771	650,650
Voyageurs-milles payants (millions)	167,370	197,446	104,949	109,629	56,322	80,440
Tonnes-milles brutes						
Train de marchandises (millions)	15,053,738	14,343,446	7,777,854	7,199,247	5,883,622	5,885,811
Train de voyageurs (millions)	1,488,033	1,525,592	978,012	926,566	424,903	504,170
Totaux (millions)	16,541,771	15,869,038	8,755,866	8,125,813	6,308,525	6,389,981
Parcours des trains-milles						
De marchandises	5,936,608	5,639,961	3,124,110	2,935,891	2,285,565	2,234,532
De voyageurs	2,417,303	2,245,560	1,505,937	1,298,685	751,152	765,762
De service	94,177	129,743	73,967	101,342	8,715	7,471
Totaux	8,448,088	8,015,264	4,704,014	4,335,918	3,045,432	3,007,765
Parcours des wagons-milles						
Marchandises						
Wagons chargés	195,133,855	188,041,107	101,867,265	94,380,599	77,295,567	78,018,734
Wagons vides	119,051,916	118,589,105	62,832,528	64,185,028	44,828,165	44,661,877
Fourgon de queue	6,271,204	6,025,039	3,301,695	3,110,191	2,475,079	2,444,496
Totaux	320,456,975	312,655,251	16,8001,488	161,675,818	124,598,811	125,125,107
Voyageurs	23,068,523	23,210,031	15,010,482	13,904,871	6,646,134	7,773,282
Total du service ferroviaire	343,525,498	335,865,282	183,011,970	175,580,689	131,244,945	132,898,389
Nombre d'employés du rail	130,209	128,379	72,165	69,662	49,401	50,175
Feuille de paie du rail $	60,054,042	54,832,059	33,837,912	30,069,972	21,916,046	20,710,005
Paie imputable sur les frais d'exploitation $	57,860,734	50,724,879	33,632,985	27,726,448	20,219,556	19,192,695

[1]Comprend le trafic transporté sur plus d'une voie.

[r]Chiffres revisés.

TABLEAU 6. MOYENNES DIVERSES DES CHEMINS DE FER

MARS 1965

	Total					
	24 réseaux	22 réseaux	National-Canadien		Pacifique-Canadien	
	1965	1964[r]	1965	1964	1965	1964[r]
Par jour-mille de voie exploitée:						
Recettes d'exploitation ..... $	84.98	79.40	83.17	75.91	86.59	83.67
Frais d'exploitation ..... $	79.17	72.29	80.42	71.55	77.47	73.31
Tonnes-milles, charge payante	5,069	4,729	4,972	4,421	5,281	5,304
Tonnes-milles, toutes charges	5,165	4,831	5,085	4,521	5,371	5,419
Voyageurs-milles-payants	122	144	147	153	109	155
Par train-marchandises-mille						
Recettes du trafic-marchandises ..... $	17.59	17.23	16.87	16.38	17.49	17.19
Tonnes transportées, charge payante	1,172	1,151	2,884	1,077	1,195	1,228
Tonnes transportées, toutes charges	1,194	1,176	1,161	1,102	1,215	1,255
Wagons chargés	32.9	33.3	32.6	32.1	33.8	34.9
Wagons vides	20.1	21.0	20.1	21.9	19.6	20.0
Par train-voyageurs-mille						
Voyageurs transportés	69	88	70	84	75	105
Wagons-voyageurs	9.5	10.3	10.0	10.7	8.8	10.2
Autres						
Frais d'exploitation par train-mille ..... $	12.86	12.39	12.19	11.80	13.15	12.61
Parcours payants des marchandises ..... milles	403	427	499	514	512	554
Parcours payant des voyageurs ..... milles	85	101	80	90	97	124
Tonnes par wagon-mille	36.3	35.3	35.6	34.3	35.9	35.9
Recettes par tonne-mille ..... ¢	1.501	1.496	1.486	1.520	1.464	1.400
Recettes par voyageur-mille ..... ¢	2.368	2.292	2.205	2.395	2.688	2.163
Paie d'exploitation/recettes ..... p. 100	49.60	46.52	56.70	51.06	45.17	44.33
Frais d'exploitation/recettes ..... p. 100	93.16	91.05	96.70	94.25	89.47	87.62

[r]Chiffres revisés.

TABLEAU 5. STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

N°	Année	Moyenne des milles exploités	Charge payante	Charge payante par tonne-mille	Voyageurs payants	Voyageur-milles payants	Recettes du trafic-marchandises	Recettes du trafic-voyageurs	Recettes des trains-voyageurs[1]
			000 tonnes	000,000	000	000,000		$ 000	
1	1923.....	21,805	57,248	18,615	23,684	1,447	185,241	39,285	59,595
2	1924.....	21,866	52,499	16,990	22,708	1,372	171,045	37,234	57,400
3	1925.....	21,936	54,999	18,027	21,675	1,380	180,483	36,618	56,782
4	1926.....	22,066	60,846	19,243	21,580	1,438	200,004	38,099	58,843
5	1927.....	22,193	61,997	19,465	20,554	1,483	202,107	38,576	59,901
6	1928.....	22,277	69,155	22,588	19,697	1,514	228,461	39,147	61,687
7	1929.....	22,628	65,213	19,375	19,251	1,401	214,636	37,132	60,084
8	1930.....	23,650	54,563	16,910	17,554	1,214	183,568	32,901	53,252
9	1931.....	23,769	41,708	14,610	13,196	866	148,952	23,200	40,540
10	1932.....	23,773	34,377	12,818	10,364	686	120,715	17,259	31,651
11	1933.....	23,743	31,368	11,550	9,435	665	112,319	15,032	27,879
12	1934.....	23,676	36,966	12,950	10,080	723	126,118	16,331	29,725
13	1935.....	23,652	38,808	13,509	9,721	770	133,745	16,645	30,225
14	1936.....	23,554	43,451	14,814	10,099	831	145,488	17,022	31,026
15	1937.....	23,707	47,038	15,165	10,888	953	153,796	18,945	33,662
16	1938.....	23,684	40,578	14,505	10,289	892	139,770	18,097	32,172
17	1939.....	23,668	45,691	17,084	10,145	875	160,255	17,817	33,012
18	1940.....	23,603	55,060	21,532	11,204	1,125	194,562	21,702	41,253
19	1941.....	23,525	65,370	27,200	17,681	1,762	239,592	31,894	50,008
20	1942.....	23,494	71,545	31,729	30,363	2,708	288,462	48,297	69,466
21	1943.....	23,494	80,427	36,327	34,501	3,619	324,900	66,891	93,401
22	1944.....	23,496	80,851	36,016	35,928	3,697	321,589	69,776	97,395
23	1945.....	23,498	79,941	34,600	30,371	3,338	316,533	65,200	94,157
24	1946.....	23,437	78,950	30,812	22,320	2,289	300,313	50,128	78,584
25	1947.....	23,402	86,221	32,945	21,227	1,845	342,582	43,018	72,991
26	1948.....	23,401	85,241	32,943	20,083	1,755	393,544	41,562	73,916
27	1949.....	23,902	76,846	30,922	18,678	1,621	394,424	43,287	79,535
28	1950.....	24,188	81,365	31,988	16,820	1,408	445,780	39,889	78,531
29	1951.....	24,176	89,618	36,435	17,323	1,611	498,800	47,476	90,927
30	1952.....	24,190	90,054	38,430	18,883	1,635	536,723	48,466	98,618
31	1953.....	24,153	86,523	36,678	18,081	1,539	553,618	45,916	99,365
32	1954.....	24,155	79,338	32,882	17,859	1,472	502,831	43,757	94,848
33	1955.....	24,231	87,607	35,677	16,811	1,464	539,028	43,930	96,783
34	1956.....	24,271	99,034	41,935	15,989	1,501	612,767	45,843	108,109
35	1957.....	24,282	88,881	36,674	13,920	1,499	587,274	46,818	110,571
36	1958.....	24,882	79,486	35,077	12,737	1,269	545,231	41,493	102,649
37	1959.....	24,888	82,036	35,542	12,694	1,272	573,242	40,181	106,096
38	1960.....	24,945	77,689	34,011	13,308	1,208	526,212	38,323	103,793
39	1961.....	24,854	76,023	34,723	12,105	1,076	513,949	34,793	97,328
40	1962.....	24,753	78,385	35,595	12,444	1,044	529,308	34,332	100,871
41	1963.....	24,710	84,078	40,171	13,599	1,189	552,221	34,492	99,349

Voir les notes à la page 771.

TABLEAU 5. STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation[2]	Trains-marchandises-milles[2]	Trains-voyageurs-milles[3,4]	Moyenne par mille exploité: Tonnes-milles payantes[5]	Voyageurs-milles payants	Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation	N°
$ 000		000				dollars		
256,962	235,838	36,939	23,914	853,703	66,350	11,784	10,816	1
239,597	221,622	32,749	24,145	774,372	62,761	10,958	10,135	2
249,412	216,290	33,181	24,619	818,150	62,908	11,370	9,860	3
270,982	223,561	35,217	24,915	868,315	65,140	12,279	10,130	4
274,879	233,305	36,450	25,929	872,402	66,827	12,386	10,513	5
304,591	249,732	38,949	26,900	1,008,634	67,974	13,673	11,210	6
290,497	248,632	35,913	27,104	851,279	61,920	12,838	10,988	7
250,968	228,802	31,479	27,664	711,187	51,342	10,612	9,674	8
200,515	199,313	27,178	24,631	611,609	36,428	8,436	8,385	9
161,104	155,208	24,441	19,890	537,138	28,862	6,777	6,529	10
148,520	142,813	22,275	18,536	484,397	28,007	6,255	6,015	11
164,903	151,936	24,766	18,402	544,722	30,540	6,965	6,417	12
173,185	158,926	25,586	18,639	568,318	32,557	7,322	6,719	13
186,610	171,478	28,313	18,174	625,956	35,292	7,923	7,280	14
198,397	180,789	29,858	19,285	636,718	40,218	8,369	7,626	15
182,242	176,165	27,853	18,723	609,720	37,646	7,695	7,439	16
203,820	182,966	29,707	18,678	718,554	36,987	8,611	7,731	17
247,527	202,520	34,571	19,172	908,158	47,655	10,487	8,850	18
304,377	237,768	40,365	20,770	1,151,306	74,898	12,938	10,107	19
375,655	288,999	42,720	22,598	1,345,174	115,258	15,989	12,301	20
440,616	324,476	44,871	23,820	1,540,070	154,029	18,754	13,811	21
441,148	362,547	45,206	24,217	1,526,753	157,326	18,775	15,430	22
433,773	355,294	43,382	24,600	1,472,423	142,061	18,460	15,119	23
400,586	357,237	41,817	23,581	1,314,663	97,667	17,092	15,242	24
438,198	397,123	44,028	23,346	1,407,799	78,824	18,725	16,970	25
491,270	464,740	44,983	23,901	1,407,783	74,992	20,994	19,859	26
500,723	478,502	43,161[6]	23,740[6]	1,288,376	67,812	20,949	20,019	27
553,832	493,997	45,459	22,387	1,317,500	58,198	22,897	20,423	28
624,834	580,150	48,353	24,413	1,501,578	66,642	25,845	23,997	29
675,219	634,853	49,542	25,534	1,584,763	67,598	27,913	26,244	30
696,622	659,049	46,883	24,949	1,513,672	63,712	28,842	27,287	31
640,637	626,465	41,691	24,316	1,356,505	60,926	26,521	25,935	32
683,089	629,013	43,129	23,560	1,466,853	60,404	28,190	25,959	33
774,801	728,009	47,945	24,268	1,721,343	61,842	31,923	29,995	34
753,166	765,214	42,073	23,820	1,504,385	61,719	31,017	31,101	35
704,947	719,212	37,507	23,075	1,404,774	50,993	28,332	28,905	36
740,165	741,852	37,754	22,394	1,423,304	51,115	29,740	29,808	37
693,141	705,818	34,379	21,292	1,358,680	48,443	27,787	28,295	38
710,305	722,148	34,042	19,577	1,397,069	43,283	28,579	29,055	39
738,325	738,883	34,283	18,097	1,438,003	42,184	29,827	29,850	40
762,350	752,830	35,797	17,080	1,625,733	48,121	30,852	30,467	41

TABLEAU 5. STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION (fin)

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

n°	Année	Moyenne par train-marchandises-mille		Moyenne par train-voyageurs-mille		Tonnes-milles moyennes par wagon-mille[7]	Parcours moyen par charge payante	Parcours moyen par voyageur (milles)
		Tonnes-milles payantes[5]	Charge payante	Voyageurs-milles payants	Recettes des trains-voyageurs[1]			
			$		$			
1	1923.....	502	5.01	60.50	2.49	25.59	325.2	61.1
2	1924.....	517	5.22	56.84	2.38	24.85	322.5	60.4
3	1925.....	541	5.44	56.05	2.31	24.75	327.8	63.7
4	1926.....	544	5.68	57.70	2.36	24.55	316.3	66.6
5	1927.....	531	5.54	57.20	2.31	24.67	314.0	72.2
6	1928.....	577	5.87	56.29	2.29	25.20	326.6	76.9
7	1929.....	536	5.98	51.69	2.22	23.89	297.1	72.8
8	1930.....	534	5.83	43.89	1.93	23.78	309.9	69.2
9	1931.....	535	5.48	35.15	1.65	24.13	350.2	65.6
10	1932.....	522	4.94	34.50	1.59	24.97	272.9	66.2
11	1933.....	516	5.04	35.87	1.50	24.34	368.2	70.5
12	1934.....	521	5.09	39.29	1.62	24.32	350.3	71.7
13	1935.....	525	5.23	41.31	1.62	23.99	348.1	79.2
14	1936.....	520	5.14	45.74	1.71	24.11	340.9	82.3
15	1937.....	505	5.15	49.44	1.75	23.25	322.4	87.6
16	1938.....	518	5.02	47.62	1.72	24.43	357.5	86.7
17	1939.....	572	5.39	46.87	1.76	25.97	373.9	86.3
18	1940.....	620	5.63	58.67	2.15	27.47	391.1	100.4
19	1941.....	674	5.93	84.83	2.41	28.32	416.1	99.7
20	1942.....	743	6.75	119.83	3.07	30.00	443.5	89.2
21	1943.....	810	7.24	151.92	3.92	32.56	451.7	104.9
22	1944.....	797	7.11	152.64	4.02	32.07	445.5	102.9
23	1945.....	798	7.30	135.70	3.83	31.83	432.8	109.9
24	1946.....	737	7.18	97.07	3.33	29.31	390.3	102.6
25	1947.....	748	7.78	79.01	3.13	29.54	382.1	86.9
26	1948.....	732	8.75	73.42	3.09	29.60	386.4	87.3
27	1949.....	714[6]	9.06[6]	66.75[6]	3.29[6]	28.91[6]	402.4	86.8
28	1950.....	704	9.81	62.88	3.51	28.64	393.2	83.7
29	1951.....	754	10.32	66.00	3.72	29.89	406.6	93.0
30	1952.....	776	10.83	64.04	3.86	30.65	426.8	86.8
31	1953.....	782	11.81	61.70	3.98	30.03	423.9	85.1
32	1954.....	789	12.06	60.53	3.90	29.46	414.5	82.4
33	1955.....	827	12.50	62.13	4.11	29.53	407.2	87.1
34	1956.....	875	12.78	61.85	4.45	31.22	423.4	93.9
35	1957.....	872	13.96	62.92	4.64	30.42	412.6	107.7
36	1958.....	935	14.54	54.98	4.45	30.64	441.3	99.6
37	1959.....	941	15.18	56.81	4.74	31.14	433.3	100.2
38	1960.....	989	15.31	56.75	4.87	31.53	437.8	100.0
39	1961.....	1,020	15.10	54.95	4.97	32.28	456.7	88.9
40	1962.....	1,038	15.44	57.70[r]	5.57	32.53	454.1	83.9[r]
41	1963.....	1,122	15.43	69.62	5.82	34.51	477.8	87.4

Voir les notes à la page 771.

TABLEAU 5. STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION (fin)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Recette moyenne									
Par tonne de marchandises	Par voyageur	Par tonne-mille	Par voyageur-mille	Nombre d'employés	Rémunération totale	Paie imputée sur frais d'exploitation	Paie d'exploitation par rapport aux recettes	Frais d'exploitation par rapport aux recettes	n°
dollars		cents			$ 000		p. 100		
3.24	1.66	.995	2.715	107,007	153,884	137,457	53.49	91.78	1
3.26	1.64	1.010	2.713	101,489	145,622	129,423	54.02	92.50	2
3.28	1.69	1.001	2.654	98,382	143,963	129,790	52.04	86.72	3
3.29	1.77	1.039	2.650	102,890	151,945	135,225	49.90	82.50	4
3.26	1.88	1.038	2.601	103,540	159,250	140,457	51.10	84.88	5
3.30	1.99	1.011	2.585	107,602	168,728	149,790	49.18	81.99	6
3.29	1.93	1.108	2.650	109,096	173,079	151,494	52.15	85.59	7
3.36	1.87	1.086	2.710	101,046	159,981	143,348	57.12	91.17	8
3.57	1.76	1.020	2.679	91,416	139,785	126,951	63.32	99.41	9
3.51	1.67	.942	2.515	76,616	106,912	99,693	61.88	96.34	10
3.58	1.59	.972	2.261	70,625	95,632	89,631	60.35	96.16	11
3.41	1.62	.974	2.259	74,774	98,408	91,987	55.78	92.14	12
3.45	1.71	.990	2.162	75,053	104,862	96,815	55.90	91.77	13
3.35	1.69	.982	2.048	78,836	111,221	102,534	54.94	91.89	14
3.27	1.74	1.014	1.987	79,471	117,805	108,301	54.59	91.12	15
3.44	1.76	.964	2.030	74,953	116,526	107,870	59.19	96.67	16
3.51	1.76	.938	2.035	78,129	122,354	112,494	55.19	89.77	17
3.53	1.94	.904	1.929	82,831	132,584	121,146	48.94	81.82	18
3.67	1.80	.881	1.810	89,536	153,654	140,442	46.15	78.12	19
4.03	1.59	.909	1.784	94,592	177,043	161,592	43.02	76.93	20
4.04	1.94	.894	1.848	101,126	195,555	181,351	41.16	73.64	21
3.98	1.94	.893	1.888	102,764	222,649	206,392	46.78	82.18	22
3.96	2.15	.915	1.953	105,624	220,508	204,689	47.19	81.91	23
3.80	2.25	.957	2.190	105,353	237,336	220,738	55.10	89.18	24
3.97	2.03	1.040	2.332	108,440	258,338	239,057	54.55	90.63	25
4.62	2.07	1.195	2.368	111,072	305,398	280,749	57.15	94.60	26
5.13	2.32	1.276	2.671	111,806	311,042	284,515	56.82	95.56	27
5.48	2.37	1.394	2.834	112,874	318,208	295,666	53.39	89.20	28
5.57	2.74	1.369	2.947	121,199	381,654	350,713	56.13	92.85	29
5.96	2.57	1.397	2.964	127,930	405,541	379,352	56.18	94.02	30
6.40	2.54	1.509	2.984	126,477	447,744	402,446	57.77	94.61	31
6.34	2.45	1.529	2.973	118,949	410,658	374,845	58.51	97.79	32
6.15	2.61	1.511	3.001	116,853	411,606	375,643	54.99	92.08	33
6.19	2.87	1.461	3.054	124,034	463,843	423,597	54.67	93.96	34
6.61	3.36	1.601	3.124	121,974	471,390	427,814	56.80	100.27	35
6.86	3.26	1.554	3.270	110,559	451,543	410,113	58.18	102.02	36
6.99	3.17	1.613	3.159	109,061	469,893	422,119	57.03	100.23	37
6.77	3.19	1.547	3.171	101,799	442,002	400,201	57.74	101.83	38
6.76	2.87	1.480	3.234	97,274	450,418	412,485	58.07	101.67	39
6.75	2.76[r]	1.487	3.288[r]	95,775	453,826	412,181[r]	55.78[r]	100.08	40
6.57	2.54	1.375	2.901	90,639	459,431	418,626	55.61	98.75	41

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

NOTES

Tableau 1

[1] Comprend le *Central Vermont Railway, Inc.* depuis le 1er février 1930; le *Newfoundland Railway, Steamship and Telegraph Services* depuis le 1er avril 1949; le *Temiscouata Railway* depuis le 1er janvier 1950; le *Quebec Railway, Light and Power Company* (division de Montmorency) depuis le 1er novembre 1951; l'*Hudson Bay Railway*, depuis le 1er janvier 1958; le *Northwest Communication System* depuis le 1er avril 1958; la *Yukon Telephone Co.* depuis le 1er octobre 1958 et la *Yellowknife Telephone Co.* depuis le 1er janvier 1961.

[2] A l'égard des chemins de fer, des messageries et des communications commerciales et, à compter de 1956, du transport rail-route. Les impôts et les loyers sont imputés sur les frais d'exploitation à compter du 1er janvier 1956, date à laquelle fut approuvée la Classification uniforme des comptes.

[3] Comprend les services de transport par eau de Terre-Neuve.

[4] Le revenu ou déficit net comprend les affectations de $12,980,381 au fonds d'assurance, mais ne comprend pas les intérêts sur les prêts du gouvernement qu'a éliminés la loi de 1937 sur la revision du capital.

[5] Comprend les déficits du compte Profits et pertes ainsi que les intérêts sur les prêts du gouvernement qui ont été annulés le 31 décembre 1936 en vertu de la loi de 1937 sur la revision du capital selon les modalités suivantes:

	Au 31 déc. 1922	Quatorze années 1923-1936	Ajustements comptes ferr. Gouv. féd. et int. Gouv. féd.	En litige	Total	Versé col. 8 Tab. 3 1927-1936	Aboli Loi 1937 Revision du capital
				dollars			
Déficits.....	165,623,098	492,719,862	−103,247	—	658,239,713	284,416,593	373,823,120
Intérêts.....	69,328,803	467,943,248	−6,439,453	43,949,039	574,781,637	—	574,781,637

[6] Imputé ou crédité sur les actions privilégées.

[7] Comblé ou touché par le gouvernement du Canada.

[8] Versé au gouvernement du Canada à titre de dividende de 4 p. 100 provenant d'actions privilégiées.

Tableau 2

[1] Dates auxquelles les lignes ont été prises en mains: *Canadian Northern*, 20 sept. 1917; *Grand Trunk Pacific*, 10 mars 1919; *Grand Trunk*, 21 mai 1920; Chemins de fer du Gouvernement canadien, 31 mars 1919 (date réelle du transfert, 20 novembre 1918).

[2] Excluant $14,529,707 versés pour l'*Hudson Bay Railway* le 31 mars 1919. Les sommes affectées jusqu'au 31 décembre 1922 sont incluses dans le total de 1922.

[3] Déduction de $15,245,889 à l'égard du réseau *Hudson Bay*.

[4] Le rapport annuel comprend la dette fondée du réseau *Central Vermont* au montant de $9,902,865 et le capital-actions d'une valeur de $807,000 qui ne sont pas inclus ici.

[5] Les exigibilités, emprunts et notes, à rembourser au ministre des Finances sont incluses en ce qui concerne les années 1929, 1930 et 1933.

[6] Réduit grâce à l'achat par les gouvernements du Canada et du Royaume-Uni de valeurs détenues au Royaume-Uni et au Canada.

[7] L'accaparement de l'*Atlantic and St. Lawrence Railroad* et le rachat d'actions des autres filiales des mains du public ont apporté une réelle augmentation.

[8] Une explication détaillée de la loi de 1952 sur la revision du capital figure aux pages 3 à 5 du rapport 1923-1952.

Tableau 3

[1] Comprend les prêts temporaires du gouvernement qui paraissent dans les rapports annuels sous le titre de «Prêts et billets payables au ministre des Finances» et les prêts du gouvernement remboursés conformément à la loi de 1952 sur la revision du capital, sous forme de dividende à 4 p. 100 des actions privilégiées.

[2] Exclut jusqu'au 31 décembre 1954, le crédit net de $53,474,350 à l'égard de toute propriété ayant fait l'objet d'un échange avec des ministères du gouvernement.

[3] Comprend les déficits des *Eastern Lines* à compter du 1er juillet 1927.

[4] Déficit du réseau (à l'exception des *Eastern Lines)* de $52,422,662 pour 1932, les autres $783,222 étant prélevés au fonds de roulement.

[5] Inclut les sommes imputées sur les actions privilégiées pour couvrir l'insuffisance du fonds d'amortissement provoquée par le retrait prématuré des locomotives à vapeur: $7,000,000 en 1958; $2,903,150 en 1959; $26,651,968 en 1960.

Tableau 4

[1] Immobilisations des années 1923-1963 comptabilisées en chiffres nets.

[2] Comprend le déboursé nécessité pour l'accaparement de l'*Atlantic and St. Lawrence Railroad Company.*

[3] Au cours de l'année, des ajustements au montant de $173,302,045 ont été effectués haussant les valeurs comptables des propriétés et du matériel et ont été accompagnés d'une augmentation correspondante des amortissements afin d'enregistrer les sommes qui n'avaient pas été comprises dans ces bilans en vertu des méthodes comptables antérieures. Sans estimation matérielle, il n'est pas possible de déterminer l'amortissement couru avant l'adoption d'un décompte de l'amortissement; les ajustements mentionnés ci-haut rendent partiellement compte de cet amortissement.

Tableau 5

[1] Comprend les recettes brutes des messageries en ce qui concerne les lignes canadiennes.

[2] A l'égard des chemins de fer, des messageries et des communications commerciales et, à compter de 1956, du transport rail-route. Les impôts et les loyers sont imputés sur les frais d'exploitation, à compter du 1er janvier 1956, date à laquelle fut approuvée la Classification uniforme des comptes.

[3] Comprend des milles parcourus par les trains exploités en commun.

[4] Comprend les milles par wagon.

[5] N'inclut pas les tonnes-milles transportées à bord des chalands, etc.

[6] Ne comprend pas le district de Terre-Neuve.

[7] Charge payante et non-payante.

[8] Comprend les chemins de fer, les messageries, les services de télégraphie; exclut les hôtels et établissements connexes.

Le nombre des employés à l'égard de 1963 est fondé sur la moyenne du nombre global d'employés ayant travaillé sept jours ou plus dans chaque période bimestrielle de paie divisée par deux, plus toutes les personnes rémunérées mensuellement. Selon l'ancienne méthode de calcul, la moyenne de 1963 s'élevait à 93,872.

[r] Chiffres revisés.

TABLEAU 8.—RECETTES BRUTES, 1959-1963

TRANSPORT FERROVIAIRE

	1959	1960	1961	1962	1963
			dollars		
Recettes d'exploitation:					
Ligne ferroviaire:					
Marchandises	1,058,009,762	992,739,695	1,012,969,006	1,019,548,627	1,067,288,649
Voyageurs	73,587,794	69,154,309	61,229,591	60,616,581	59,540,654
Bagages	267,034	307,093	275,504	269,608	187,377
Lits salons, de tourisme	10,766,016	10,227,842	8,587,575	8,841,354	8,381,417
Postes	17,679,091	17,432,364	16,905,032	16,333,763	15,947,761
Messageries	23,069,446	21,779,676	16,121,148	17,568,697	14,796,200
Voyageurs, autres	21,169	27,793	24,537	17,533	22,510
Lait	258,384	193,789	167,383	119,624	130,150
Aiguillage	8,203,102	8,728,402	7,135,785	7,604,645	7,088,936
Transbordement rail-eau:					
marchandises	1,756,263	1,733,109	1,626,927	1,630,032	1,802,681
voyageurs	173,500	179,100	186,100	213,399	222,669
Totaux	1,193,791,561	1,121,503,172	1,125,228,588	1,132,763,863	1,175,409,004
Imprévus:					
Restaurant et buffet	7,201,090	7,008,090	6,120,676	7,190,275	7,618,651
Service de nouvelles et restaurant	3,761,426	3,573,583	3,235,191	3,326,077	3,472,058
Privilèges de gare, de train, etc.	652,218	637,415	556,740	531,158	583,727
Consigne: colis et bagages	137,850	100,104	77,865	86,225	63,075
marchandises	422,494	329,986	416,892	338,226	313,713
Surestaries	3,878,475	3,681,627	3,169,844	3,363,408	3,601,550
Elévateurs à céréales	1,637,512	1,537,607	1,730,377	1,288,843	1,892,934
Quais	1,906,808	2,052,159	2,077,067	1,701,894	1,712,778
Loyers d'immeubles, etc.	3,460,756	3,627,231	3,803,741	3,701,518	4,061,927
Autres	7,531,056	7,487,538	10,051,031	11,081,594	11,535,667
Totaux	30,589,685	30,035,340	31,239,424	32,609,218	34,856,080
Installations communes, solde cr.	186,682	116,944	12,688 Dr.	76,359 Dr.	55,285
Total des recettes d'exploitation	1,224,567,928	1,151,655,456	1,156,480,700	1,165,296,722	1,210,200,799
Frais d'exploitation:					
Entretien de la voie	259,958,839	243,990,846	243,445,087	239,680,724	242,919,240
Entretien du matériel	256,778,520	249,473,225	249,354,157	250,173,638	259,696,627
Circulation	29,140,473	28,866,434	29,027 607	29,022,709	30,607 450
Transport, ligne ferroviaire	443,292,012	424,924,203	423,367,291	424,859,293	427,697,154
Opérations diverses	17,787,822	17,506,531	13,595,042	13,476,328	14,687,066
Dépenses générales	99,167,863	88,863,980	94,960,331	101,758,052	105,810,868
Totaux	1,103,125,529	1,050,625,219	1,053,749,515	1,058,970,734	1,061,418,405
Loyers du matériel, dr.	2,127,313 Cr.	1,615,965 Cr.	1,236,788	1,704,868	594,322
Loyers des installations communes, dr.	905,318	572,633	716,479	894,278	1,065,717
Impôts accumulés	60,148,564	59,888,539	61,203,319	58,092,192	66,452,082
Total des frais d'exploitation	1,166,306,724	1,109,470,426	1,114,432,525	1,119,662,072	1,149,530,526

TABLEAU 9. STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION, 1959-1963

	1959	1960	1961	1962	1963
Longueur moyenne, premières voies principales.....milles	45,199	45,085	44,936	44,815	44,738
Parcours des locomotives (milles)					
A vapeur:					
De marchandises	6,806,200	601,910	31,677	—	—
De voyageurs	2,842,106	393,283	303	—	—
Aiguillage de trains	495,291	50,851	—	—	—
Aiguillage de cours	1,578,154	627,406	172,003	—	—
Total	11,721,751	1,673,450	203,983	—	—
Parcours des trains-manœuvres	686,965	155,334	2,225	—	—
Diesel électriques:					
De marchandises	63,662,881	64,342,704	61,362,516	61,311,000	63,871,156
De voyageurs	29,104,784	28,006,632	25,161,665	23,752,530	22,813,495
Aiguillage de trains	3,461,220	3,620,276	3,332,998	3,314,788	3,261,339
Aiguillage de cours	25,911,225	25,972,344	25,073,403	24,873,129	24,939,560
Total	122,140,110	121,941,956	114,930,582	113,251,447	114,885,550
Parcours des trains-manœuvres	2,965,114	2,352,258	2,231,688	[1]	[1]
Autres:					
De marchandises	116,344	126,679	102,738	35,152	27,114
De voyageurs	158,361	136,769	188,773	251,197	270,225
Aiguillage de trains	102,645	91,266	64,116	—	6
Aiguillage de cours	138,172	75,814	62,847	65,970	57,264
Total	515,522	430,528	418,474	352,319	354,609
Parcours des trains-manœuvres	963	—	—	—	—
Total:					
De marchandises	70,585,425	65,071,293	61,496,931	61,346,152	63,898,270
De voyageurs	32,105,251	28,536,684	25,350,741	24,003,727	23,083,720
Aiguillage de trains	4,059,156	3,762,393	3,397,114	3,314,788	3,261,345
Aiguillage de cours	27,627,551	26,675,564	25,308,253	24,939,099	24,996,824
Total global	134,377,383	124,045,934	115,553,039	113,603,766	115,240,159
Parcours global des trains-manœuvres	3,673,042	2,507,592	2,233,913	[1]	[1]
Parcours des trains (milles)					
De marchandises—					
Remorqué par locomotive	68,351,068	63,887,230	60,592,587	60,307,977	62,639,073
De voyageurs—					
Remorqué par locomotive	31,470,367	27,869,238	25,017,043	23,369,055	22,426,461
Remorqué par wagon-automoteur	6,741,943	6,623,714	6,113,625	5,848,198	5,813,023
Total	38,212,310	34,492,952	31,130,668	29,217,253	28,239,484
Total du service de transport	106,563,378	98,380,182	91,723,255	89,525,230	90,878,557
Parcours des trains-manœuvres	3,248,722	2,443,096	2,003,554	2,085,116	2,309,955
Parcours des wagons de marchandises, milles					
Trains de marchandises:					
Wagons chargés	2,105,287,849	2,028,846,873	1,996,837,285	2,003,297,777	2,103,242,993
Wagons vides	1,148,347,366	1,156,562,477	1,176,025,443	1,190,733,466	1,297,171,950
Fourgon de queue	68,531,468	64,414,510	61,722,930	62,143,573	64,660,810
Totaux	3,322,166,683	3,249,823,860	3,234,585,658	3,256,174,816	3,465,075,753
Train de voyageurs	5,311,417	5,920,116	6,426,964	6,084,469	7,351,545
Total	3,327,478,100	3,255,743,976	3,241,012,622	3,262,259,285	3,472,427,298
Parcours des trains-manœuvres	13,229,403	12,104,988	10,332,405	8,633,201	10,366,143

[1]Abandonné en 1962. Précision sans utilité statistique.

TABLEAU 9. STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION, 1959-1963 (suite)

	1959	1960	1961	1962	1963
Wagons-voyageurs-milles:					
Des trains de voyageurs:					
Remorqués par locomotive:					
Wagons-automoteurs	116,650	139,162	100,849	63,557	118,680
De tourisme (et pour colons)	75,984,243	71,624,451	63,329,286	58,475,251	58,499,899
Lits, salons et à dôme	97,344,470	90,602,918	75,457,769	72,044,374	71,296,489
Restaurants	15,388,461	15,047,731	12,866,781	13,099,362	14,288,329
Messageries	80,479,871	70,753,773	66,845,328	63,705,209	56,641,357
Autres tête-à-queue	61,065,423	55,468,406	54,216,296	51,769,082	49,689,531
Autres	2,279,848	2,143,957	1,930,960	2,099,628	1,801,006
Totaux	332,658,966	305,780,398	274,747,269	261,256,463	252,335,291
Remorqués par wagons-automoteurs					
Automoteurs	10,872,958	10,624,808	10,148,251	10,027,462	9,996,539
De tourisme (et pour colons)	653,008	851,265	796,666	814,984	890,168
Lits, salons et à dôme	—	—	—	—	—
Restaurants	—	—	—	—	—
Messageries	18,414	27,854	2,784	378	8,964
Autres tête-à-queue	9,960	4,724	1,902	308	—
Autres	—	156	139	74	152
Totaux	11,554,340	11,508,807	10,949,742	10,843,206	10,895,823
Toutes voitures remorquées (par locomotives ou par automoteurs)					
Automoteurs	10,989,608	10,763,970	10,249,100	10,091,019	10,115,219
De tourisme (et pour colons)	76,637,251	72,475,716	64,125,952	59,290,235	59,390,067
Lits, salons et à dôme	97,344,470	90,602,918	75,457,769	72,044,374	71,296,489
Restaurants	15,388,461	15,047,731	12,866,781	13,099,362	14,288,329
Messageries	80,498,285	70,781,627	66,848,112	63,705,587	56,650,321
Autres tête-à-queue	61,075,383	55,473,130	54,218,198	51,769,390	49,689,531
Autres	2,279,848	2,144,113	1,931,099	2,099,702	1,801,158
Totaux	344,213,306	317,289,205	285,697,011	272,099,669	263,231,114
Des trains de marchandises	23,337,961	27,706,623	26,215,396	24,850,002	22,711,103
Total du service de transport	367,551,267	344,995,828	311,912,407	296,949,671	285,942,217
Des trains-manœuvres	36,558	7,144	4,366	3,398	13,254
	TRANSPORT FERROVIAIRE				
Moyennes					
Locomotives-milles par mille de voie	2,973	2,751	2,572	2,535	2,576
Trains-milles par mille de voie	2,358	2,182	2,041	1,998	2,031
Wagons chargés par train-marchandises	30.80	31.76	32.96	33.22	33.58
Wagons vides par train-marchandises	16.80	18.10	19.41	19.74	20.71
Total des wagons par train de marchandises	48.60	50.87	53.38	53.99	55.32
Wagons-voyageurs remorqués par locomotive	10.57	10.97	10.98	11.18	11.25
Wagons par trains-voyageurs remorqués par locomotive	5.51	5.83	5.55	5.59	5.79
Trafic-marchandises, charge payante (tonnes=2,000 livres)					
Utilisant les réseaux canadiens	140,504,572	133,854,651	131,127,797	138,435,127	148,834,318
Venant des réseaux américains	25,590,577	24,607,483	21,952,520	22,495,214	22,901,308
Charge totale.....tonnes	166,095,149	158,462,134	153,080,317	160,930,341	171,735,626
Échangé entre réseaux canadiens	20,107,417	20,374,634	21,438,087	21,908,835	21,617,906
Charge totale.....tonnes	186,202,566	178,836,768	174,518,404	182,839,176	193,353,532
Tonnes-milles.....milliers	67,956,540	65,444,784	65,828,403	67,937,162	75,796,023
Tonnes par mille de voie	3,675	3,515	3,407	3,591	3,889
Tonnes-milles (voie ferrée) par mille de voie	1,503,362	1,451,410	1,464,492	1,515,811	1,694,071
Parcours moyen par tonne payante, tous réseaux[1]	409	413	430	422	441

[1]Abandonné en 1962. Précision sans utilité statistique.

TABLEAU 9. STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION, 1959-1963 (suite)

TRANSPORT FERROVIAIRE

	1959	1960	1961	1962	1963
Trafic-marchandises payant et non-payant (tonnes = 2,000 livres)					
Marchandises transportées.....tonnes	198,478,611	188,374,920	183,337,077	194,203,150	205,877,076
Tonnes-milles .....milliers	70,259,613	67,325,782	67,630,310	69,686,371	77,620,128
Tonnes (payantes et non-payantes) par wagon-mille.....milliers	33.31	33.11	33.79	34.71	36.81
Tonnes-milles brutes, wagons-marchandises.....milliers	148,159,968	146,062,923	145,388,910	148,190,351	161,029,748
Tonnes-milles brutes, wagons-voyageurs.....milliers	24,901,935	22,801,891	20,444,377	19,794,222	19,464,049
Totaux.....milliers	173,061,903	168,864,815	165,833,287	167,964,573	180,493,797
Tonnes-milles brutes par train-mille...	2,168	2,286	2,399	2,457	2,571
Tonnes-milles brutes par mille de voie.	3,828,888	3,745,477	3,690,433	3,748,401	4,034,463
Heures de train, s. des marchandises..	3,454,714	3,152,478	2,898,801	2,827,247	3,132,623
Trafic-voyageurs					
Voyageurs transportés	20,939,928	19,497,233	18,783,732	19,257,772	20,635,664
Voyageurs-milles.....milliers	2,445,654	2,263,795	1,960,591	2,018,842	2,069,565
Voyageurs par mille de voie.....	463	432	418	430	461
Voyageurs-milles par mille de voie....	54,109	50,212	43,631	45,048	46,260
Nombre moyen de voyageurs par wagons-trains-voyageurs en service..	7	7	6	7	7
Nombre moyen de voyageurs par wagon-voyageurs en service.....	13	13	13	14	14
Parcours moyen du voyageur.....	116.8	116.1	104.4	104.8	100.3
Recettes du trafic-marchandises, voie ferrée					
Entrées des marchandises.....$	1,058,009,762	992,739,695	1,012,969,006	1,019,548,627	1,067,288,649
Entrées des aiguillages.....$	8,203,102	7,728,402	7,135,785	7,604,645	7,088,936
Autres entrées du trafic-marchandises et des transbordements rail-eau....$	1,756,263	1,733,109	1,626,927	1,630,032	1,802,681
Total des recettes.....$	1,067,969,127	1,002,201,206	1,021,731,718	1,028,783,304	1,076,180,266
Recettes moyennes par mille de voie.$	23,628	22,229	22,737	22,956	24,055
Entrées moyennes par mille de voie..$	23,408	22,019	22,542	22,750	23,956
Entrées moyennes par train-mille.....$	15.48	15.54	16.72	16.91	17.04
Entrées moyennes par wagon-mille...$	50.16	48.82	50.61	50.78	50.61
Entrées moyennes par tonne.....$	6.37	6.26	6.62	6.34	6.21
Entrées moyennes par tonne-mille....$	1.557	1.517	1.539	1.501	1.408
Recettes du trafic-voyageurs, voie ferrée:					
Entrées des voyageurs.....$	73,587,794	69,154,309	61,229,591	60,616,581	59,540,654
Entrées des wagons-lits, salons, de-tourisme.....$	10,766,016	10,227,842	8,587,575	8,841,354	8,381,417
Bagages.....$	267,034	307,093	275,504	269,608	187,377
Postes.....$	17,679,091	17,432,364	16,905,032	16,333,763	15,947,761
Messageries.....$	23,069,446	21,779,676	16,121,148	17,568,697	14,796,200
Lait.....$	258,384	193,789	167,383	119,624	130,150
Autres entrées du trafic-voyageurs et des transbordements rail-eau.....$	194,669	206,893	210,637	230,932	245,179
Total des recettes.....$	125,822,434	119,301,966	103,496,870	103,980,559	99,228,738
Recettes moyennes des trains-voyageurs par mille de voie.....$	2,783.74	2,646.16	2,303.21	2,320.02	2,218.00
Recettes moyennes des trains-voyageurs par train-mille.....	3.29	3.46	3.32	3.56	3.51

[1] Le total des tonnes-milles a été divisé par le nombre des tonnes reçues.

TABLEAU 9.—STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION, 1959-1963—(fin)

TRANSPORT FERROVIAIRE

	1959	1960	1961	1962	1963
Recettes du trafic-voyageurs—(fin)					
Entrées moyennes par wagon-train-voyageurs	34.23	34.58	33.18	35.02	34.70
Entrées moyennes par voyageur-réseau $	3.51	3.55	3.26	3.15	2.89
Entrées moyennes par voyageur-mille	3.01	3.05	3.12	3.00	2.88
Entrées moyennes par wagon-voyageurs	38.45	38.52	39.57	41.55	41.17
Entrées moyennes par wagon-lits, etc. milles	11.03	11.26	11.31	12.19	11.69
RÉSUMÉ STATISTIQUE DES DONNÉES COMPARATIVES					
Recettes brutes du service, rail et eau:					
Marchandises, aiguillage, rail-eau $	1,067,969,127	1,002,201,206	1,021,731,718	1,028,783 304	1,076,180,266
Voyageurs, rail-eau $	125,822,434	119,301,966	103,496,870	103,980,559	99,228,738
Autres encaissements $	30,776,367	30,162,284	31,252,112	32,532,859	34,800,795
Totaux $	1,224,567,928	1,151,655,456	1,156,480,700	1,165,296,722	1,210,209,799
Frais d'exploitation $	1,166,306,724	1,109,470,426	1,114,432,525	1,119,662,072	1,149,530,526
Recettes nettes d'exploitation $	58,261,204	42,185,030	42,048,175	45,534,650	60,679,273
Rapport d'exploitation $	95.24	96.34	96.36	96.08	94.99
Recettes brutes par mille de voie $	27,093	25,544	25,736	26,002	27,051
Recettes brutes par train-mille payant. $	11.49	11.71	12.61	13.02	13.32

TABLEAU 10.—IMPÔTS, 1959-1963

	1959	1960	1961	1962	1963
			dollars		
Provinciaux et municipaux:					
Terre-Neuve	25,350	31,073	32,768	20,245	35,317
Île-du-Prince-Édouard	15,062	5,595	5,601	9,494 Cr.	5,264
Nouvelle-Écosse	135,421	144,755	140,359	260,278	193,214
Nouveau-Brunswick	477,771	516,399	361,625	405,391	421,270
Québec	5,608,360	5,312,696	5,216,070	7,052,968	7,256,475
Ontario[1]	6,218,050	6,526,949	6,733,910	8,197,368	7,381,647
Manitoba	507,196	1,427,962	1,532,004	1,581,493	1,588,355
Saskatchewan	1,257,310	1,330,769	1,308,843	1,400,007	1,434,644
Alberta	1,059,085	1,070,398	1,110,957	1,171,552	1,212,322
Columbie-britannique	2,208,256	2,426,545	2,653,397	2,479,861	2,552,488
Yukon	23,496	28,394	19,247	28,540	682,417[2]
Impôt sur le revenu et taxe d'accise	34,812,379	31,823,040	33,511,027	26,477,599	34,573,871
Assurance-chômage	4,550,421	5,909,725	5,602,066	5,483,198	5,725,441
Autres impôts spéciaux	161,013	116,285	124,985	613,122[3]	598,402[4]
A l'extérieur du Canada	3,161,974	3,315,072	2,926,115	2,982,744	2,875,469
Totaux	60,221,144	59,985,657	61,278,974	58,163,860	66,526,068
Taxes versées par les propriétaires de ponts ferroviaires	43,303	14,423	12,096	9,385	26,268
Taxes versées par la compagnie des voitures *Pullman*	—	—	—	—	—
Totaux globaux	60,264,447	60,000,080	61,291,070	58,173,245	66,552,336

[1] Comprend les taxes afférentes au *Lake Erie and Detroit River Railway* qui sont versées sous forme de loyers par le *Chesapeake and Ohio Railway* (district Père Marquette).

[2] Comprend une affectation de $660,000 pour parer à une taxation éventuelle des sociétés de la Couronne.

[3] Comprend une affectation de $495,000 pour parer à une taxation éventuelle des sociétés de la Couronne.

[4] Impositions afférentes à l'amélioration du bien public en ce qui concerne les projets conjoints.

TABLEAU 11.—MARCHANDISES TRANSPORTÉES, 1959-1963

	1959	1960	1961	1962	1963
	tonnes (2,000 liv.)				
Produits agricoles:					
Blé	13,794,365	13,293,302	15,155,289	13,403,510	16,311,535
Maïs	845,755	844,471	838,465	1,046,821	966,449
Sorgho	9,396	23,144	35,491	18,305	13,525
Avoine	1,372,154	1,186,626	982,668	935,985	1,556,288
Orge	3,272,853	2,657,617	2,710,432	1,740,092	2,189,993
Seigle	149,493	141,647	142,393	207,256	180,329
Riz	27,478	38,167	39,457	57,484	61,971
Autres céréales	26,194	47,354	61,093	78,613	52,314
Farine de blé	1,689,048	1,639,965	1,480,964	1,504,838	1,545,738
Farine de maïs	14,802	18,696	20,031	19,457	19,461

APPENDICE «P»

EXPOSÉ SOMMAIRE DU MÉMOIRE À SOUMETTRE AU «COMITÉ PERMANENT»

La Chambre de commerce de Medicine Hat, de concert avec d'autres groupes, désire accueillir votre comité dans notre ville et dans notre province.

1. L'exposé que nous présentons, messieurs, n'exprime que nos opinions. Nous n'avons pas les ressources voulues pour obtenir les données que des enquêtes économiques ou des recherches légales fourniraient; cependant, nous estimons que ces résultats auraient dû vous être communiqués. Si tel n'est pas le cas, nous estimons que vous auriez intérêt à insister pour les obtenir.

2. Les transports devraient contribuer au développement économique de l'Ouest canadien, non l'enfreindre.

3. Dans notre région, les distances qui séparent les agglomérations sont telles que la question du transport intervient de façon prédominante dans les négociations et dans la décision conduisant à l'achat ou à la vente de tous les biens et services mis en marché ou consommés par notre population.

4. Il sera nécessaire pour l'économie florissante de l'Ouest canadien que les services de transport s'accroissent selon un plan réfléchi.

5. Nous estimons que toute évolution dans le domaine du transport devra englober les différents modes de transport. Par exemple, pour demander le maintien d'un service aérien régulier, les membres de notre Chambre se sont adressés à la Commission des transports aériens.

Lorsqu'il s'est agit de présenter des recommandations relativement au service ferroviaire des voyageurs, nous avons communiqué avec la Commission des transports du Canada.

6. Nous croyons que les tarifs-voyageurs qui sont exposés ci-dessous et qui concernant les trajets vers Medicine Hat ou en direction opposée sont préjudiciables.

Tarifs aériens			Tarifs ferroviaires
59.00	Regina	— Vancouver	27.00
47.00	Medicine Hat	— Regina	27.00
28.00	Medicine Hat	— Regina	15.00
43.00		— Brandon	20.00
51.00		— Winnipeg	20.00
78.00		— Fort William	37.00
103.00		— Toronto	
28.00	Calgary	— Regina	20.00
43.00		— Brandon	20.00
43.00		— Winnipeg	20.00
70.00		— Fort William	37.00
89.00	Lethbridge	— Toronto	

Nous proposons que le gouvernement fédéral songe sérieusement à créer un conseil consultatif permanent sur les transports ou un organisme analogue comme l'a recommandé la Commission royale d'enquête sur les Transports. Cet

organisme serait chargé d'étudier la croissance et la concurrence qui caractérisent l'industrie du transport ainsi que l'inter-relation de ces problèmes pour toutes les catégories de voituriers afin d'en rendre compte aux membres du gouvernement qui ont la charge de reviser régulièrement la politique nationale à l'égard des transports et serait aussi chargé d'évaluer de façon constante l'impact des changements technologiques, des mesures législatives et des réglementations sur les différentes branches de l'industrie du transport.

APPENDICE «Q»

Club central Kiwanis de Medicine Hat, 10 mai 1966.

TUNE: "Workin' on the Railroad"

Vs. 1 We were happy with the Railroad, two fast trains a day,
We were happy with the service, but one-half went away,
Now the flower-growers worry, and the passengers too,
CP's no longer in a hurry, the Canadian alone won' do.

Vs. 2 When it comes to reservations, a "joke" is what they're termed,
Months ahead for reservations, and still they're not confirmed,
We could help to solve this problem, with a day-lin-er,
Winnipeg and on to Calg'ry, and run by Ve-in-er.

Chor. Veiner won't you blow, Veiner won't you blow,
Veiner won't you blow your horn, your horn,
Veiner won't you blow, Veiner won't you blow,
Harry won't you blow your horn.

(Nous étions satisfaits des chemins de fer; maintenant, les choses ont changé: les horticulteurs comme les voyageurs s'en plaignent; les réservations sont impossibles à obtenir; le *Canadian* ne peut suffire. La solution serait d'avoir un service d'autorail de Winnipeg à Calgary.)

TUNE: "Down in the Valley"

Into our valley, the train makes its way,
It might just make it, on time some day,
Even for MP's the damn thing was late,
We all know the Railway makes more on freight.

Can't ride the Railroad, can't pay the fare,
Cheaper to travel by bus or by air,
If we could afford it, still couldn't ride,
Many seats empty, but none set aside.

Phone down to the station, to check on the train,
But just as suspected, they've lost her again,
The clerk says one hour, but when you arrive,
They still haven't found her, and you sit there for five.

The CPR tells us, one train is enough,
But we can assure them, that this is "pure guff",
With firm-reservations, and fares that are low,
Watch the seats fill up, watch the trains go.

Two-trains again daily, to even the score,
The Railway will soon find, that they will need more,
That other big railroad, sure handles the fares,
And still makes big money, to honour their shares.

Out of our valley, more business would flow,
We and the Railway, would all make more dough,
So let's get them rolling, with no more delays,
And they will discover, *that real service pays* ! ! !

(Le train s'achemine lentement, toujours en retard. Les tarifs sont si élevés qu'il est plus économique de voyager par autobus ou par avion. Impossible d'avoir des réservations. Si ces obstacles étaient éliminés, le Pacifique-Canadien trouverait sûrement assez de voyageurs pour remplir deux trains. Et la région en profiterait.)

APPENDICE «R»

Club central Kiwanis de Medicine Hat, 10 mai 1966.

Oh such a business...Oh such a deal...
The train was so late boys, now you know how *we* feel.

Had the Canadian been on time. Could have avoided all the fuss,
Of getting to Medicine Hat by chartering a bus

But oh, just a minute...you're here now don't pout
Just *try* to arrange things...so that you can get out.

Check with the railroad...then check by air...
25 seats.....boys what a nightmare...

You could again go by Greyhound, that is, if you like,
And a word of advice men.....you can also hitch-hike.....

Now Bud Olson has told you, at least more than twice...
of this major problem...but you say ! ! ! "No dice"...

You've seen what can happen, in this part of the land,
It's happened to you boys, it's happened....first hand

We put up with this problem, each day and each night,
But we *know* your good judgment, *will again make things right,*

With two trains a day, an Air-Canada flight,
We'll extend you our hands...for a *shake*...*not* a fight.

(Quelle affaire, le train était en retard. Aussi avez-vous dû noliser un autobus. Et, pour repartir, quel cauchemar! S'informer auprès des sociétés ferroviaires, des lignes aériennes, des services d'autobus! Et pourquoi pas de l'auto-stop?

Vous voyez, messieurs, où nous en sommes réduits. Nous devons faire face à ce problème jour et nuit. Mais nous sommes persuadés que vous pourrez corriger la situation: deux trains par jour et une envolée d'Air-Canada changeront nos dispositions belliqueuses en dispositions amicales.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1965

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 12

SÉANCE DU MERCREDI 11 MAI 1965

Moose Jaw (*Saskatchewan*)

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs en vue de services voyageurs sur les lignes du Canadien National

TÉMOINS:

De la législature de la Saskatchewan: L'hon. Gordon B. Grant, ministre de la Voirie et du Transport et MM. John S. Burton, député; E. I. Woods, député (*Swift Current*); G. T. Snyder, député (*Ville de Moose Jaw*); A. E. Blakeney, député (*Region Ouest*).

Leurs Honneurs maires: Louis H. Lewry, de Moose Jaw (*Saskatchewan*); H. H. P. Baker, de la ville de Regina (*Saskatchewan*); J. D. Jackson, président de la *Saskatchewan Urban Municipalities Association*; C. C. Williams, échevin de la ville de Regina (*Saskatchewan*);

Du Conseil du travail de Moose Jaw et du district: Mme Astride Law, professeur d'école secondaire (enseignement technique) et M. John Skoberg, membre de la direction; et MM. C. A. Ratee, président de l'Association des cheminots; J. R. Knelson, secrétaire à Moose Jaw du local de la *Saskatchewan Farmers' Union*, sous-district 6 du district 4.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1965
2303—1

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

CHAMBRES DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 12

SÉANCE DU MERCREDI 11 MAI 1966

Moose Jaw (*Saskatchewan*)

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien

TÉMOINS:

De la législature de la Saskatchewan: L'hon. Gordon B. Grant, ministre de la Voirie et du Transport et MM. John S. Burton, député; E. I. Woods, député (*Swift Current*); G. T. Snyder, député (*Ville de Moose Jaw*); A. E. Blakeney, député (*Regina Ouest*).

Leurs Honneurs maires: Louis H. Lewry, de Moose Jaw (*Saskatchen*); H. H. P. Baker, de la ville de Regina (*Saskatchewan*); J. D. Jackson, président de la *Saskatchewan Urban Municipalities Association;* C. C. Williams, échevin de la ville de Regina (*Saskatchewan*);

Du Conseil du travail de Moose Jaw et du district: Mme Astride Law, professeur d'école secondaire (enseignement technique) et M. John Skoberg, membre de la direction; et MM. C. A. Ratee, président de l'Association des cheminots; J. R. Knelson, secrétaire à Moose Jaw du local de la *Saskatchewan Farmers' Union,* sous-district 6 du district 4.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
23803—1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. H. Pit. Lessard

et Messieurs

Andras
Ballard
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Boulanger
Byrne
Cantelon
Caron
Carter
Fawcett
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Hymmen
MacEwan
McWilliam
O'Keefe
Olson
Pascoe
Reid
Rock
Saltsman
Sherman
Southam
Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*)—25.

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

PROCÈS-VERBAUX

Le MERCREDI 11 mai 1966
(22)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à dix heures vingt minutes, heure du centre, dans la salle du conseil de l'hôtel de ville de Moose Jaw en Saskatchewan sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Andras, Ballard, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Boulanger, Byrne, Cantelon, Caron, Carter, Fawcett, Howe (*Wellington-Huron*), Hymmen, Lessard, Macaluso, MacEwan, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Rock, Saltsman, Sherman, Southam et Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*).—(24).

Aussi présents: L'hon. Gordon B. Grant, député, ministre de la Voirie et du Transport de la Saskatchewan; M. Louis H. Lewry, maire de la ville de Moose Jaw (Sask.); M. H. H. P. Baker, maire de la ville de Regina (Sask.).

Le président ouvre la séance et invite l'hon. Gordon B. Grant à commenter l'exposé qu'il veut soumettre avant que les membres du Comité ne l'interrogent à ce sujet.

Ensuite, sur la proposition de M. Pascoe, appuyée par M. Lessard,

Il est décidé à l'unanimité que: l'exposé du gouvernement de la Saskatchewan soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui. (*Voir l'annexe «S»*).

La déposition du témoin étant terminée, le président au nom du Comité remercie l'hon. Gordon B. Grant qui se retire.

Le deuxième témoin, son honneur le maire Louis H. Lewry, est appelé et il lit son exposé. On l'interroge à ce sujet.

Sa déposition terminée il se retire et le président le remercie.

Vient ensuite son honneur le maire H. H. P. Baker. Il lit un exposé avant d'être interrogé.

Sa déposition terminée, le Comité par la voix de son président remercie son honneur le maire Baker qui se retire.

Sur la proposition de M. Fawcett, appuyée par M. Howe (*Wellington-Huron*),

Il est décidé à l'unanimité que: l'exposé soumis par le village de Coderre et des municipalités environnantes de la province de Saskatchewan soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui. (*Voir l'annexe «T»*).

A 1 heure 28 minutes de l'après-midi, heure du centre, le Comité ajourne jusqu'à 2 heures 30 minutes de l'après-midi, heure du centre.

23803—1½

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(23)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 2 heures 42 minutes, heure du centre, aujourd'hui sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Andras, Ballard, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Boulanger, Byrne, Cantelon, Caron, Carter, Fawcett, Howe (*Wellington-Huron*), Hymmen, Lessard, Macaluso, MacEwan, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Rock, Saltsman, Sherman, Southam, et Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*).—(24).

Aussi présents: Du Conseil du travail de Moose Jaw et du district: Mme Astrida Law, professeur d'école secondaire (enseignement technique) et M. John Skoberg, membre de la direction; son honneur le maire J. D. Jackson, président de la *Saskatchewan Urban Municipalities Association*; M. C. C. Williams, échevin de la ville de Regina (Sask.); M. C. A. Ratee, président de l'Association des cheminots et M. John S. Burton.

Le président ouvre la séance qui se tient à huis clos durant 10 minutes pour discuter de l'ordre dans lequel les témoins seront appelés lors des séances de cet après-midi et de ce soir. Le Comité décide de tenir une audience publique et le président invite Mme Astrida Law à lire en français un exposé soumis par le Conseil du travail de Moose Jaw et du district. Cependant c'est M. John Skoberg, membre de la délégation, qui est interrogé.

La déposition terminée, le président remercie M. Skoberg qui se retire.

Le président doit se retirer, et le vice-préwident, M. Lessard le remplace.

Son honneur le maire J. D. Jackson est appelé. Il lit son exposé et répond aux questions.

Le Comité n'ayant plus de questions à poser au témoin, le président remercie M. Jackson qui se retire.

L'échevin C. C. Williams est le témoin suivant. Il lit son exposé et répond aux questions.

Sa déposition terminée, le Comité par la voix de son vice-président, remercie M. Williams qui se retire.

Le vice-président convoque ensuite M. C. A. Ratee qui lit son exposé et répond aux questions.

La déposition terminée, le vice-président au nom du Comité remercie M. Ratee qui se retire.

Vient ensuite M. John S. Burton. Il lit un exposé et répond aux questions. Sa déposition terminée il se retire après avoir été remercié par le vice-président.

Retour du président.

A 6 heures 5 minutes de l'après-midi, heure du centre, le Comité ajourne jusqu'à 8 heures ce soir, heure du centre.

SÉANCE DU SOIR
(24)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 8 heures ce soir, heure du centre, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Andras, Ballard, Boulanger, Byrne, Cantelon, Caron, Carter, Fawcett, Howe (*Wellington-Huron*), Hymmen, Lessard, Macaluso, MacEwan, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Rock, Saltsman, Sherman, Southam et Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*).—(22).

Aussi présents: des députés de la législature de la Saskatchewan: MM. E. I. Wood, député de Swift Current; G. T. Snyder, député de la ville de Moose Jaw; A. E. Blakeney, député de Regina Ouest; et M. J. R. Knelson, secrétaire à Moose Jaw du local de la *Saskatchewan Farmers' Union*, sous-district 6 du district 4.

Le président ouvre la séance et invite M. E. I. Wood à lire son exposé et à répondre aux questions.

Le témoignage terminé, le président remercie M. Wood qui se retire.

Sur la proposition de M. Lessard, appuyée par M. Southam,

Il est décidé à l'unanimité que: l'exposé soumis par le *Regina C.E.F. Metro Council* soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui. (*Voir l'annexe «U»*).

M. J. R. Knelson est le deuxième témoin à comparaître ce soir. Il fait un exposé oral et répond aux questions. Son témoignage terminé M. Knelson se retire après avoir été remercié par le président.

Le président convoque ensuite M. G. T. Snyder, député, et l'invite à lire son exposé et à répondre aux questions.

Le Comité ayant entendu le témoin, le président le remercie.

Vient ensuite M. A. E. Blakeney, député. Il lit son exposé et répond aux questions.

Le témoignage terminé, le président au nom du Comité et en son propre nom remercie M. Blakeney qui se retire.

Sur la proposition de M. O'Keefe, appuyée par M. Olson,

Il est décidé à l'unanimité que: la carte intitulée Provincial Electoral Districts 1960 soit imprimée en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui. (*Voir annexe «V»*).

M. William C. Tufts est le dernier témoin. Il lit son exposé et répond aux questions.

Le témoignage terminé, le président remercie M. Tufts qui se retire.

A 10 heures 40 minutes du soir, heure du centre, le Comité ajourne jusqu'à 10 heures du matin, heure du centre, alors que la séance se tiendra au palais de justice de la ville de Brandon au Manitoba.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrés par appareil électronique*)

Le MERCREI 11 mai 1966

● (10.09 a.m.)

M. LEWRY (*maire de la ville de Moose Jaw*): Monsieur le président, MM. les députés, messieurs: Je regrette que la salle que nous occupons ne soit pas plus grande. Nous voulions obtenir le palais de justice mais un procès s'y déroule de sorte que vous voudrez bien nous excuser de vous avoir offert cet endroit assez inconfortable. J'espère que vous oublierez cet inconvénient et que l'audience se déroulera aussi rapidement que possible. M. Joseph Macaluso, député de Hamilton Ouest, est votre président aujourd'hui.

Je veux souhaiter la bienvenue dans la ville de Moose Jaw aux membres du Comité permanent des transports et des communications. J'ai su que vous avez eu une tournée assez difficile, comme par hasard.

Nous avons pu organiser une courte promenade en autobus aux alentours de la ville pour la majorité des membres du Comité. Je regrette qu'elle n'ait pas été plus longue. Le président me dit qu'il veut faire durer la séance jusqu'à une heure, prendre ensuite une heure pour le déjeûner et recommencer à deux heures. Il y a plus d'exposés que l'on en avait prévu et je ne veux pas prendre votre temps. Je remets la séance entre les mains de M. Macaluso, président du Comité permanent de la chambre des Communes sur les transports et les communications. M. Macaluso.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie M. le maire. Au nom du Comité j'aimerais dire que nous sommes très heureux d'être à Moose Jaw et qu'il est intéressant de voir le nombre d'exposés que l'on soumet. Les personnes suivantes, sans que ce soit nécessairement dans cet ordre, veulent présenter un exposé:

L'hon. Gordon B. Grant, ministre de l'Industrie et du Commerce, ministre de la Voirie de la Saskatchewan; la ville de Moose Jaw et la ville de Regina; le Conseil du travail de Moose Jaw et du district; M. E. I. Wood, député à la législature de la Saskatchewan; M. John S. Burton du cabinet du chef de l'opposition en Saskatchewan; l'Association des cheminots; l'Association des municipalités urbaines de la Saskatchewan; MM. W. G. Davies et Gordon Snyder, députés, parti progressiste conservateur de la Saskatchewan. Nous commençons par l'exposé du gouvernement de la Saskatchewan. L'honorable Gordon B. Grant.

M. OLSON: Monsieur le président, avant d'entendre M. Grant, je me demande si le Comité ne voudrait pas étudier la possibilité de se réunir ce soir après le dîner si c'est nécessaire.

Le PRÉSIDENT: J'ai dit ce matin, M. Olson, lorsque nous étions dans le train qu'il se pourrait qu'il soit nécessaire d'avoir une séance ce soir. Nous verrons à

quel pas nous progresserons aujourd'hui. J'ai l'impression que nous devrons nous réunir ce soir.

M. OLSON: J'ai soulevé la question pour que ceux qui sont ici sachent que nous sommes prêts à nous réunir ce soir pour les entendre.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous entendrons tous les exposés même si cela doit nous mener tard dans la soirée. Messieurs, nous avons quorum. L'honorable Gordon B. Grant.

M. WILLIAMS: M. le président, pendant que M. Grant s'avance j'aimerais vous dire qu'il y a d'autres exposés que ceux que vous avez sur votre liste. Je m'appelle Williams, l'échevin Williams, de Regina.

Le PRÉSIDENT: M. Grant, approchez-vous s'il vous plait. Et merci M. Williams. Je demande à ceux qui sont ici et qui n'ont pas fait connaître au Comité ou au secrétaire qu'ils voulaient présenter un exposé de bien vouloir se lever.

M. BLAKENEY: M. le président, j'ai fait savoir que je voulais présenter un exposé mais mon nom n'a pas été mentionné. Je représente les députés de la ville de Regina à la législature soit Mme Cooper et MM. Blakeney, Whalen, Baker et...

Le PRÉSIDENT: Votre nom, monsieur?

M. BLAKENEY: Blakeney.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons rien ici M. Blakeney. Nous sommes heureux cependant d'accepter votre exposé.

M. KNELSON: Je représente Moose Jaw et la *Saskatchewan Farmers' Union.* Je suis J. R. Knelson.

Le PRÉSIDENT: S'il y en a parmi vous messieurs qui ont leur exposé avec eux, voudriez-vous les remettre au secrétaire qui va passer parmi vous. Nous aimerions les avoir à notre disposition.

M. CODAIR: Je présente deux exposés.

Le PRÉSIDENT: Messieurs nous avons quorum. Vu que nous occupons une pièce aussi exiguë, je voudrais que nous fassions le moins de bruit possible pour que nous puissions obtenir un enregistrement des témoignages aussi clair que possible. M. Grant, vous pouvez vous asseoir. Qui proposerait que la motion du gouvernement de la Saskatchewan soit imprimée en annexe aux procès-verbaux et témoignages?

M. PASCOE: Je le propose M. le président.

Le PRÉSIDENT: Proposée par M. Pascoe et appuyée par M. Lessard. Tous en faveur.

La proposition est adoptée.

M. GORDON B. GRANT (*ministre de la Voirie et des Transports*): M. le président et distingués membres du Comité parlementaire, je veux d'abord vous souhaiter la bienvenue en Saskatchewan et au nom du premier ministre vous

souhaiter un séjour fructueux à Moose Jaw. Je vois que vous aurez une journée bien remplie et j'espère qu'elle sera intéressante et instructive.

Je voudrais dès le début vous mettre en garde et vous demander de ne pas vous laisser induire en erreur par la concision de notre exposé. Cette concision devrait être une preuve de notre réalisme dans les circonstances. L'exposé réitère la position du gouvernement de la Saskatchewan prise avant l'audience tenue par les commissaires de la Commission des transports à Regina en octobre 1965 de même que la pétition subséquente de la province qui faisait appel contre la décision de la Commission prise le 7 janvier 1966 et qui a eu pour effet que le Pacifique Canadian a presque immédiatement suspendu son service de transport voyageur *Dominion*. On trouve en annexe copie de l'exposé original.

Région desservie: le principal service de transport voyageur du Pacifique Canadien traverse la moitié de la partie sud peuplée de la Saskatchewan où se trouvent environ 426,000 habitants qui représentent plus de 45 p. 100 de la population de la province. Plus de 217,000 habitants de la Saskatchewan vivent dans les villes, villages et municipalités rurales desservis par cette ligne. Il y a aussi 209,000 personnes qui sont tributaires de ce service.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi M. Grant. Je voudrais rappeler aux membres du comité et aux personnes qui sont ici qu'il n'est pas permis de fumer à cause de l'exiguïté de la pièce. Vous voudrez bien m'accorder votre collaboration sinon nous transformerons la pièce en vraie chambre à vapeur. Merci M. Grant.

M. GRANT: Voici la position de la Saskatchewan:

1. Sauf durant les mois de juillet et d'août, le service voyageur *Dominion* avant d'être suspendu était réduit de son statut de service continental à une simple série de services locaux reliés entre eux. Pour cette raison, la Saskatchewan limite ses représentations à cette partie seulement du service qui touche les habitants de la province.

2. En Saskatchewan, le *Dominion* ne comportait que des wagons pour voyageurs qui cependant fournissait un important service local à un grand nombre d'habitants de la province. Il faudrait par conséquent maintenir un service voyageur local qui serait au moins l'équivalent de ce qu'était auparavant le *Dominion*.

3. Le taux d'utilisation du service *Dominion* par les habitants de la Saskatchewan était aussi élevé que pour toute autre région le long de la voie. Le service *Canadian* de remplacement est entièrement inacceptable à cause de l'horaire trop matinal du service pour toutes les agglomérations qu'il dessert vers l'est ou vers l'ouest.

4. L'utilisation du service *Dominion* par un grand nombre d'habitants de la Saskatchewan est une preuve que les gens préfèrent un service voyageur ferroviaire à de bonnes routes adjacentes et indique que les horaires auraient dû être réorganisés pour satisfaire les besoins locaux et non les exigences d'un service transcontinental.

Proposition de la Saskatchewan:

La province de la Saskatchewan a proposé que le service local fourni par le *Dominion* soit réintroduit et amélioré. La façon dont les services seront réintroduits et maintenus demeure la responsabilité de la société ferroviaire et à ce sujet la Saskatchewan veut offrir les propositions constructives suivantes:

1. Que le Pacifique-Canadien établisse un service voyageur local conçu pour desservir les Prairies de la façon la plus efficace possible.

2. Que l'on fasse des recherches sur l'établissement d'un service voyageur ferroviaire qui serait à la fois économique et ajustable aux besoins locaux. Il semble qu'un rapide quotidien satisferait à ces exigences. Les horaires pourraient être conçus pour qu'ils soient attrayants pour les voyageurs de la Saskatchewan.

3. Que la réintroduction du service comprenne une période déterminée pour que l'on puisse faire une évaluation de l'efficacité du service et de la demande d'un service de ce genre réorganisé pour satisfaire les besoins locaux.

4. Que l'on mette sur pied un programme énergique de publicité pour faire connaître les avantages d'un service voyageur aux habitants de la Saskatchewan.

Le tout soumis ce onzième jour de mai.

• (10.23 a.m.)

Monsieur le président, vous trouverez ci-joint copie de l'exposé original que nous avons soumis à la Commission des transports et qui donne plus de détail sur les sujets que je viens de mentionner.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie monsieur Grant. L'annexe et l'exposé en entier seront publiés dans les procès-verbaux et témoignages comme le veut la proposition qui a été adoptée.

Maintenant messieurs, c'est le temps des questions. Monsieur Cantelon.

M. CANTELON: Je voudrais parler en particulier du troisième paragraphe à la page 2. Je crois que c'est là le nœud de l'affaire qui nous occupe et c'est aussi là où le Pacifique-Canadien trouve sa défense la plus forte. Vous dites que l'utilisation du service *Dominion* par les habitants de la Saskatchewan offrait un taux aussi élevé que pour toute autre région le long de la voie. Vous savez que le Pacifique-Canadien soutient que la demande, et par demande la société entend l'effet de la demande, ne leur permettait pas de maintenir le service. Et pourtant vous dites que le taux d'utilisation était élevé. Pensez-vous que la demande était assez élevée pour satisfaire à cette classification de demande efficace que le Pacifique-Canadien mettait de l'avant. Connaissez-vous la définition que la société utilise?

M. GRANT: J'ai bien peur qu'il serait assez difficile pour moi, monsieur, de me prononcer dans un sens ou dans l'autre ou de donner mon appui à leurs conclusions à ce sujet. Je crois cependant que le nombre de personnes qui utilisaient l'ancien service *Dominion* était suffisant pour justifier au moins un essai sur les routes que nous avons mentionnées. Nous ne disons pas que l'utilisation antérieure était suffisante pour justifier le *Dominion* et nous ne disons pas non plus qu'elle sera suffisante à l'avenir pour justifier un service du genre d'un rapide. Nous croyons qu'à cause du nombre de personnes qui utilisaient le service, il y aurait lieu de faire l'évaluation d'un service genre rapide amélioré.

M. CANTELON: Je comprends que les horaires ne sont certainement pas satisfaisants pour le service local. On ne peut le nier. Nous avons traversé la Saskatchewan au milieu de la nuit à bord du *Canadian*. Ce qui nous tracasse c'est que si vous établissez un rapide comme celui-ci vous n'aurez que du service purement local. Ensuite est-ce que l'utilisation du service local sera suffisante? Ne justifiera-t-on pas leur avancé que la demande n'est pas assez forte pour couvrir les frais d'exploitation.

M. GRANT: Je crois que seuls le temps et l'expérience pourront trancher la question.

M. CANTELON: Ainsi vous voudriez les voir prendre le risque et faire l'expérience d'un service local.

M. GRANT: Oui. Je ne crois pas que l'expérience qu'ils ont faite avec le *Dominion* indique nécessairement que ce genre de service n'attirerait pas suffisamment de voyageurs pour justifier son maintien.

M. CANTELON: Je ne voudrais pas, vu la façon dont je vous interroge, que vous me croyiez hostile à votre façon de voir les choses. Je ne le suis pas. Mais il nous faut en arriver au cœur du problème et vu que nous sommes très occupés je vais m'arrêter là et laisser les autres vous interroger.

Le PRÉSIDENT: Merci. Monsieur Andras.

M. ANDRAS: Monsieur Grant, si vos recommandations étaient suivies du rétablissement d'un certain genre de service local, et qu'en dépit du vigoureux programme de publicité, bon en lui-même, il y avait déficit, c'est-à-dire que les habitués du service ne seraient pas assez nombreux pour permettre de faire des profits qui, selon vous, devrait essuyer le déficit, tenant bien compte des obligations du Pacifique-Canadien en vertu de l'entente de 1881?

• (10.27 a.m.)

M. GRANT: Je pense que la seule façon pratique serait de considérer la chose du point de vue fédéral. Si les gens ne veulent pas utiliser le service en nombre sufisant pour qu'il soit économique, vous ne pouvez pas demander aux habitués de payer le déficit. Vous les feriez fuir et je crois que vous auriez à étudier la situation à ce moment pour déterminer si le déficit ne serait pas plus grand que ne pourrait le justifier le maintien du service. Je ne vois aucune façon de combler le déficit sutrement que par l'intervention du gouvernement fédéral ou en l'intégrant à l'ensemble de l'exploitation. Tout homme d'affaires exploite à perte certains secteurs de son commerce. Je me demande s'il n'y a pas quelqu'un dans les affaires qui n'a pas une partie de son commerce dont il voudrait se défaire. Il y a des choses que l'on voudrait éliminer mais on ne peut pas à cause de l'ensemble de l'exploitation et je crois qu'il faudrait étudier le problème sous cet angle.

M. ANDRAS: Merci beaucoup, monsieur le président.

M. PASCOE: Monsieur le président, je m'intéresse moi aussi à ces problèmes de services locaux. On n'a pas encore posé que peu de questions. Vous mettez l'accent sur le service local. Je me demande si ce service rapide ne pourrait pas être inclus dans le service *Canadian* mais à des heures plus convenables. Un rapide pour Moose Jaw et Regina pourrait peut-être recueillir les voyageurs

pour le service *Canadian* et peut-être aussi qu'un rapide pourrait circuler sur des voies secondaires et amener les voyageurs au service *Canadian*. Est-ce que cela correspond un peu à ce que vous avez dans l'esprit?

M. GRANT: C'est un peu l'idée. Je sais que personnellement j'aimerais mieux prendre un rapide qui me conduirait à un endroit où je pourrais ensuite monter à bord du Canadian à une heure acceptable plutôt que d'avoir à me lever à 3 heures 30 minutes.

M. PASCOE: Ensuite à la page 3 il est question du rétablissement d'un service-voyageur pour une période déterminée. Est-ce que vous voulez donner aux gens la chance d'obtenir leur service à la condition de l'utiliser ou de le perdre?

M. GRANT: Je dirais que oui, et pour une période d'une à deux années. Faisons un essai honnête.

M. PASCOE: On a discuté ce sujet plusieurs fois. Nous l'avons fait à Ottawa et M. Sinclair qui est maintenant président du Pacifique-Canadien a déclaré que la société serait heureuse de faire cet essai si les villes desservies voulaient garantir une partie des frais d'exploitation. Serait-ce une bonne question à poser?

M. GRANT: Non. Je ne crois pas que ce serait juste parce qu'ici en Saskatchewan, comme vous le savez, nous exploitons une société de transport. Peut-être est-elle quelque peu en concurrence avec l'autre, mais nous ne demandons sûrement pas aux villes de subventionner le secteur voyageur parce que nous travaillons à perte dans une région donnée. Nous considérons l'ensemble de l'exploitation plutôt qu'un tronçon en particulier. Déficits ou bénéfices.

M. PASCOE: Une seule autre question à ce sujet. Vous avez parlé du rétablissement possible du *Dominion* ou d'un rapide de jour. Aimeriez-vous que l'on rétablisse le *Dominion* sur une base plus acceptable pour le public, plus utile qu'un rapide de jour?

M. GRANT: Je suis heureux que vous ayez ajouté les derniers mots. Je ne voudrais pas du service original ou du moins de ce qu'il était devenu. Le service devrait être amélioré.

M. PASCOE: Vous obtiendriez plus vite le *Dominion* que le rapide de jour s'ils amélioraient le service?

M. GRANT: Bien, vu que le Dominion en Saskatchewan était devenu un service local, je ne sais pas si nous aurions le choix. Mais je ne peux pas voir, si un rapide de jour ne paraît intéressant du point de vue économique, comment le rétablissement du Dominion en toute vraisemblance le paraîtrait moins.

M. PASCOE: C'est tout, monsieur le président.

M. REID: Monsieur Grant, monsieur le président, quelle est votre définition de «service local»? Où commencerait-il et où finirait-il du point de vue géographique. Commencerait-il disons à Winnipeg pour se terminer à Calgary?

M. GRANT: Comme nous l'avons dit, nous ne parlons qu'au nom de la Saskatchewan, mais nous aimerions voir ce service, si je peux en prolonger l'étendue au-delà de la Saskatchewan, relier Winnipeg à Calgary parce que ce sont là les centres vers lesquels les habitants de la Saskatchewan se dirigent ou d'où ils reviennent. Est-ce que cela répond à votre question?

M. REID: C'est bien. Il semble que l'Ouest est une des régions qui bénéficieraient vraiment de l'établissement d'un second service. Alors, pour revenir à la question de M. Andras, si telle est bien la situation, pourquoi, d'après-vous, les usagers, en l'occurrence les trois provinces des Prairies, ne subventionneraient-ils pas le service? Pourquoi les administrations municipales et provinciales, puisqu'elles bénéficieraient de ce service qui répondrait à des besoins d'ordre purement local, ne combleraient-elles pas au moins une partie du déficit encouru, si l'affaire n'est pas rentable?

M. GRANT: Peut-être ai-je mal saisi la question, lorsqu'on m'a demandé qui en assumerait les frais. Je me plaçait probablement à un point de vue trop national.

M. REID: D'après votre définition, le train en question ne desservirait que l'Ouest, c'est-à-dire les trois provinces des Prairies.

M. GRANT: S'il était réservé à cette seule région, je crois qu'on aurait un peu raison de parler de subvention partielle de la part de l'Ouest, mais si le service s'étendait plus loin, j'espère que les autres régions du Canada envisageraient la situation sous le même angle. La première fois qu'on m'a posé la question, je pensais à un service de type local s'étendant à tout le pays. Si le service est restreint à la région de l'Ouest, je pense qu'il faudrait étudier la possibilité de le faire subventionner par cette région.

M. REID: Merci, monsieur Grant.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Ma question ressemble assez bien à celles qu'ont posées MM. Reid et Andras. J'aimerais demander a M. Grant, si, à l'exemple de l'Ontario qui, je crois, par l'entremise de son ministère de la Voirie, subventionne présentement le service des abonnés du chemins de fer, votre province a jamais envisagé la possibilité de collaborer avec le chemin de fer en lui fournissant un part des fonds nécessaires à l'exploitation de ce service.

M. GRANT: J'espère que personne n'aura l'idée de compter sur le ministère de la Voirie pour subventionner le service des abonnés du chemin de fer, parce que nous avons déjà du mal à réaliser tout ce que nous aimerions entreprendre en ce moment, en dépit du budget très considérable dont nous disposons. Non, pour être franc avec vous, aucun entretien de ce genre n'a eu lieu à ma connaissance.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): J'estime qu'une des raisons pour lesquelles la province d'Ontario suit cette ligne de conduite, monsieur Grant, c'est qu'elle cherche à réduire le transport sur ses grandes routes et à encourager les gens à faire usage des trains. Elle estime qu'elle atteindra ainsi un double objectif: éliminer certains problèmes de circulation tout en soulageant le budget de la Voirie. Avez-vous à faire face à une situation anologue dans votre province, j'entends dans le voisinage des agglomérations urbaines?

M. GRANT: Non, je n'irais pas jusqu'à dire que nous en sommes là; toutefois, entre Regina et Moose-Jaw la circulation s'est intensifiée au point d'accroître les frais de la voirie de diverses façons, entre autres, par l'aménagement d'une route à quatre voies. Aucun secteur de la Saskatchewan ne peut cependant se comparer avec la région de Toronto.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Merci, monsieur Grant.

M. OLSON: Dans votre mémoire, monsieur Grant, il n'est pas du tout question de l'obligation juridique ou morale du Pacifique-Canadien de fournir

un service voyageurs ou tout autre service de chemin de fer. Vous êtes-vous arrêter à cette question lors de la rédaction de votre mémoire?

M. GRANT: Oui, nous nous y sommes arrêtés, et nous avons cru que c'était là quelque chose sur quoi on était revenu à tant de reprises que nous pouvions restreindre nos observations à ce problème bien particulier, au lieu de répéter les propos que vous rappelez.

M. OLSON: D'ailleurs, même si cette question n'est pas traitée dans votre mémoire, le fait est qu'elle a été soumise au Comité à maintes reprises. Ce qui m'intéresse c'est de savoir si le gouvernement de la Saskatchewan estime que le Pacifique-Canadien est dans l'obligation morale et juridique de continuer à assurer ce service.

M. GRANT: Je répondrais par l'affirmative. Pour ma part, je crois que trop souvent on traite la question d'une façon un peu trop sentimentale; mais on ne doit pas la perdre de vue et nous ne l'avons pas oubliée dans notre mémoire.

M. OLSON: Monsieur Grant, au paragraphe 4, vous parlez de refondre l'horaire afin d'accommoder certaines localités, etc.,—cette question vous a déjà été posée sous une autre forme—vous préconisez donc un service qui s'étendrait à la région sud de la Saskatchewan durant le jour?

M. GRANT: Oui, l'horaire du *Dominion* en ce qui concerne la Saskatchewan était passable; en direction de l'ouest, il arrivait à Moosomin, frontière orientale de la province, à 3 h. 18 m. de l'après-midi et passait à Swift Current, frontière occidentale, à 10 h. 30 m. du soir; ce sont là des heures convenables, à mon avis. En direction de l'est, il quittait Swift Current à 5 h. 5 m. du matin, ce qui convient à un membre du Cabinet puisque c'est à peu près l'heure de notre lever, et il arrivait à Fleming à 1 h. 38 m. de l'après-midi, ce qui est raisonnable.

• (10.38 a.m.)

M. OLSON: Voici la raison pour laquelle je désire certains éclaircissements là-dessus. Croyez-vous que l'addition d'un autre service transcontinental pourrait répondre aux besoins d'ordre local dont vous nous parlez, ou sont-ce là deux choses bien distinctes? En plus du *Canadian*?

M. GRANT: Non, je ne crois pas que cela répondrait aux besoins. Je crois qu'un service d'intérêt local, assuré par un autorail ou une adaptation du service *Dominion*, en plus du *Canadian*, serait tout ce que je trouverais juste et raisonnable.

M. OLSON: J'aimerais maintenant m'informer de ceci: croyez-vous qu'il suffirait d'un train par jour dans chaque direction pour satisfaire aux besoins des habitants de la région méridionale de la Saskatchewan?

M. GRANT: Je crois que oui.

M. OLSON: Maintenant je ne parle plus du service d'intérêt local. Peut-être ne savez-vous pas si les habitants de la région du sud de la Saskatchewan ont du mal à faire des réservations et à obtenir des places pour voyager vers l'Est canadien ou vers l'Ouest, j'entends l'extrême Ouest canadien, le savez-vous?

M. GRANT: Faites-vous allusion au *Canadian*?

M. OLSON: Je pense aux deux réseaux.

Pour de longs voyages ou pour des voyages au-delà des frontières de la province, ce service suffit-il à répondre aux besoins de la région méridionale de la Saskatchewan?

M. GRANT: Je crains de ne pouvoir répondre à cette question. J'estime que le Pacifique-Canadien n'a pas fait une étude très satisfaisante de l'usage qu'on fait de ses trains transcontinentaux.

M. OLSON: Monsieur Grant, je ne voudrais pas être injuste, je ne veux pas que vous pensiez que j'essaie de vous coincer, mais à la première page de votre exposé à la Commission des transports, que nous trouvons en appendice à ce mémoire, figure une résolution adoptée le 13 avril à votre Assemblée législative. Je n'en lirai qu'un extrait: «et nous demandons instamment au gouvernement du Canada de prendre toutes les mesures possibles pour que ces services de chemin de fer ne soient pas retranchés» et ceci se rapporte aux trains 7 et 8 qui auparavant étaient le *Dominion*. Depuis l'adoption de cette résolution, votre façon de voir a-t-elle changé en ce qui concerne l'abandon de ces deux trains?

M. GRANT: En face d'une telle proposition, le premier mouvement est, je crois, d'essayer de s'y opposer et de conserver ce qu'on a. Je dirais plutôt que nous essayons d'aborder le problème de façon réaliste; c'est un problème qui nécessite une réponse et l'idée d'un service de chemin de fer constitue une proposition de rechange, puisque les trains 7 et 8 ont été retranchés et qu'il semble peu probable qu'ils soient rétablis comme auparavant.

M. OLSON: Si le Comité devait recommander au gouvernement d'ordonner au Pacifique-Canadien de mettre en service un autre train, aimeriez-vous que les trains 7 et 8 ou le *Dominion* soient rétablis comme auparavant, ou préféreriez-vous qu'un train semblable au *Dominion* vienne s'ajouter au *Canadian* avec, disons, un intervalle de douze heures entre les deux?

M. GRANT: J'ai déjà répondu en partie à cette question, posée, je crois, par monsieur Pascoe ou un autre monsieur assis en face de moi. Le *Dominion*, dans les derniers temps, était loin d'être satisfaisant. Si c'est là tout ce qu'on nous offre, nous préférerions un bon service d'autorail à un piètre service du type *Dominion*. Maintenant, quand je parle de service, je ne songe pas tant à l'horaire qu'à la commodité des trains.

M. OLSON: Un des grands reproches qu'on adresse au *Canadian* en Saskatchewan c'est celui de l'heure—l'heure de son passage.

M. GRANT: C'est un des seuls reproches. Pour ma part, j'ai trouvé ce train magnifique.

M. OLSON: Si vous aviez un autre train semblable à celui-là, circulant à une douzaine d'heures d'intervalle, cela vous irait-il?

M. GRANT: Mais certainement.

Le PRÉSIDENT: Si nous pouvons suspendre nos délibérations pendant une minute ou deux, on veillera à placer d'autres chaises dans la première rangée. Peut-on y voir immédiatement?

• (10.45 a.m.)

M. CARTER: Monsieur Olson a traité toutes les questions auxquelles j'étais intéressé, mais j'aimerais demander des éclaircissements à monsieur Grant au sujet des chiffres qui figurent à la page 6 de son mémoire adressé à la Commission des transports sur l'utilisation des trains. Si je comprends bien, les chiffres donnés ici s'appliquent aux années de déclin du *Dominion*. N'est-ce pas?

M. GRANT: Je ne saurais dire s'il était en plein déclin, ou s'il commençait seulement à baisser; de toute façon, il s'agit de l'année 1964.

M. CARTER: Vous pensez qu'il avait déjà décliné, en dépit du fait que le service consistait, pendant dix mois de l'année, en wagons à voyageurs. Si je comprends bien, il ne s'y trouvait ni wagon-dortoir ni salle à manger. Pourriez-vous donner au Comité une idée de la clientèle du train avant et après le déclin du service?

M. GRANT: Non, je regrette, mais je n'ai pas ces détails sous la main.

M. CARTER: Savez-vous comment cette clientèle pourrait se comparer avec celle du *Canadian*? A-t-on noté un accroissement digne d'être signalé dans la clientèle du *Canadian*?

M. GRANT: Pour la même période, si l'utilisation du *Canadian* s'est accrue... je crains que je vais devoir...

M. CARTER: Vous dites dans votre mémoire que le *Dominion* assurait surtout un service d'intérêt local et je crois que M. Reid a parlé en ce sens; votre problème serait-il résolu... depuis l'abandon du *Dominion*, vous n'avez plus ce service d'intérêt local... si ce service était restauré comme vous l'aviez autrefois?

M. GRANT: Nous ne l'avons plus, c'est tout. Sauf, bien entendu, le service qu'assure le *Canadian*.

M. CARTER: Le *Canadian* n'assure pas le service d'intérêt local, comme vous l'aviez auparavant, n'est-ce pas?

M. GRANT: Non, il n'assure pas le service d'intérêt local qu'assurait le *Dominion*.

M. CARTER: Cela aiderait-il à résoudre votre problème si, au lieu d'un service d'intérêt local rattaché à un réseau ferroviaire transcontinental, vous en aviez un relié à un réseau aérien transcontinental?

M. GRANT: Je ne sais si je comprends bien votre question. Un service d'intérêt local relié à un service aérien plutôt qu'à un service ferroviaire?

M. CARTER: Je crois que lorsque vous parlez de service d'intérêt local, vous pensez aux gens qui ont à circuler d'un point à l'autre, à l'intérieur de la Saskatchewan, et non de ceux qui ont à voyager, disons, entre la Saskatchewan et Toronto, Montréal ou Vancouver.

M. GRANT: Je crois qu'il est plus important de le relier à un service ferroviaire transcontinental qu'à un service aérien. Je ne vois guère de rapport entre un service de chemin de fer d'intérêt local et un service aérien transcontinental.

M. CARTER: Je veux dire que le service aérien dont vous bénéficiez actuellement ne se prête pas à un mode de jonction avec un service ferroviaire d'intérêt local.

M. GRANT: Non, il faudrait d'abord atteindre Calgary ou Winnipeg pour améliorer la situation. Je ne crois pas que la demande d'un tel service serait forte. Le service aérien pourrait être amélioré, je vous l'assure.

M. BOULANGER: Monsieur le président, honorable monsieur Grant, c'est probablement la première et la dernière question que je poserai durant toute la journée; je suis Canadien français de la province de Québec et, au sein du Comité, je suis appelé à m'occuper de relations extérieures en ce qui touche à la

publicité de l'Expo. Tout d'abord, j'ai besoin de votre aide. Je constate, en lisant votre mémoire, l'importance que vous attachez à un service de chemin de fer d'intérêt local pour les gens de votre province, mais nulle part, dans ce même mémoire, il n'est question de l'importance du tourisme dans votre province, industrie portant capitale quand on songe que l'année prochaine verra le Centenaire de la Confédération ainsi que l'Expo '67. Cette exposition, vous le savez, sera tenue à Montréal dans la province de Québec; c'est une exposition canadienne, mais aussi une exposition mondiale. Ne pensez-vous pas—je vous pose cette question parce que je désire qu'elle soit consignée au compte rendu—ne pensez-vous pas que l'Expo, comme telle, aurait été une raison suffisante pour que le Pacifique-Canadien maintienne le *Dominion*, tout au moins jusqu'à ce que cette entreprise extraordinaire ait pris fin.

M. GRANT: Oui, je suis d'accord, ce serait sûrement là une bonne raison; d'ailleurs je ne puis me souvenir, mais il me semble que nous avons déjà abordé cette question. En effet, alors que bon nombre de gens voyageront par avion ou en automobile, il y en aura encore beaucoup qui emprunteront le chemin de fer et nous croyons que cela aurait facilité les déplacements, car les gens auraient pu par train du jour, gagner Winnipeg ou quelque autre endroit où ils auraient bénéficié de meilleurs services de correspondance pour se rendre vers l'Est.

M. BOULANGER: La raison pour laquelle je vous ai posé cette question c'est que ce sera là probablement un de mes principaux arguments pour demander sa remise en service. Ma deuxième question est la suivante: êtes-vous d'accord avec moi pour dire que les gens d'outre-mer qui viendront au Canada à cette occasion et voudront voyager à travers le pays, le feront par train plutôt que par avion ou tout autre moyen de transport? Ne croyez-vous pas que ce sera là le mode de transport le plus en vogue?

M. GRANT: Il n'y a que deux façons de voir la Saskatchewan: l'une est l'automobile ou l'autobus et l'autre le chemin de fer. Vous ne la voyez certainement pas en avion, car tout ce qu'on peut entrevoir ce sont de gros nuages cotonneux.

M. BOULANGER: Cela donnera encore plus de force aux arguments que j'invoquerai à la Chambre des communes. Vous dites donc qu'un service-voyageurs d'intérêt local devrait être maintenu. Si je comprends bien, vous ne semblez pas croire que le Pacifique-Canadien donnait satisfaction par le passé (je regrette d'avoir à penser en français pour ensuite traduire en anglais). Vous dites quelque part que vous croyez que ce service devrait «être rétabli et amélioré». Voulez-vous dire par là, que dans l'Ouest—c'est ce qu'on nous a signalé—la compagnie avait tellement réduit ses services ou si mal servi la population que les gens n'osaient plus voyager par le *Dominion*?

• (10.53 a.m.)

M. GRANT: Vous le savez, en affaires, on tente toujours d'être agressif, de devancer le concurrent; on s'efforce de vendre sa marchandise; mais d'après moi, le Pacifique-Canadien a suivi une ligne de conduite tout opposée: au lieu de vendre sa marchandise il a cherché à la déprécier.

M. BOULANGER: Cela répond à ma question. Merci beaucoup, monsieur Grant.

M. SOUTHAM: Merci, monsieur le président. Monsieur Grant, en raison de votre grande compétence dans le domaine des transports—vous êtes actuellement ministre des Transports et Communications—j'aimerais vous poser une question. Je sais que la chose n'est pas directement signalée dans votre mémoire, mais on en a discuté à d'autres réunions et je suis certain qu'elle reviendra sur

le tapis. Nous aurons non seulement à entendre des centaines de milliers de mots en témoignages, mais nous aurons à présenter un rapport, à faire des recommandations au gouvernement, lequel devra passer à l'action. Or, une des propositions qui nous a été présentée est celle de constituer un organisme général de coordination muni de pouvoirs beaucoup plus étendus que ceux de la Commission des transports; on a proposé que notre Commission du transport aérien, notre Commission maritime canadienne, notre Commission des transports, ainsi que certains organismes provinciaux et locaux, tels les services d'autobus et autres du même genre, soient groupés sous un seul chef. En raison de votre expérience dans le domaine des transports, monsieur Grant, que pensez-vous de cette proposition?

M. GRANT: Je crois que c'est là une proposition très judicieuse, car on ne peut, à mon avis, aborder la question des transports par tranches séparées; or le danger est grand de trop disséquer en ce domaine, et cela, non seulement à propos du *Dominion*. Comme vous le savez, il existe à Ottawa un document législatif qui sera un jour mis en vigueur, il s'agit du Bill n° C-120; ce document aura des répercussions incroyables sur les moyens de transports en Saskatchewan, ainsi que sur le ministère de la Voirie. Nous sommes au courant de la situation: dans un grand nombre de régions le besoin d'un organisme général de coordination des transports se fait sentir. Un tel organisme serait mieux à même d'évaluer les conséquences qu'une modification dans un secteur donné entraînerait dans d'autres secteurs. Et vous pouvez bien, je crois, inclure là-dedans le canal Welland et la Voie maritime, car ils font partie de l'ensemble et je ne crois pas que vous puissiez envisager l'un indépendamment de l'autre sans risquer de vous attirer des ennuis un jour ou l'autre.

M. SOUTHAM: Merci, je suis très heureux de vous entendre dire cela, monsieur Grant. Je partage votre opinion là-dessus. Maintenant, j'ai une autre question. Nous avons beaucoup entendu parler du contrat passé entre le Pacifique-Canadien et la population du Canada; les témoins et les membres du Comité même ont différé d'opinion quant au principe en cause, savoir si on a trop insisté sur la rentabilité du transport par chemin de fer, etc, ou si le Pacifique-Canadien a suffisamment tenu compte de l'intérêt national dans sa décision de retirer le *Dominion* de la circulation. Qu'en pensez-vous? Croyez-vous qu'on ait trop insisté sur l'économie et pas assez sur l'intérêt national? En somme, quelle est votre opinion sur le sujet?

M. GRANT: Comme je le signalais tout à l'heure, je crois que toute entreprise doit examiner ses opérations déficitaires et déterminer s'il est bon pour l'ensemble de l'entreprise de les poursuivre ou s'il est préférable de les discontinuer. Pour ma part, je crois qu'on a trop insisté sur les deux aspects, d'abord, l'obligation contractée par le Pacifique-Canadien lors de la concession, à l'origine, de terrains et privilèges de toutes sortes et ce que ces concessions représentent aujourd'hui, en 1966. D'un autre côté, je crois que le Pacifique-Canadien a attaché un peu trop d'importance à la rentabilité de ces parcours et il me semble très difficile, si non impossible de réfuter ses arguments. Je crois que la discussion pourrait se poursuivre indéfiniment et nous serions toujours forcés d'admettre sa thèse du point de vue de la gestion de l'entreprise, mais je ne crois pas qu'on devrait lui permettre d'interrompre un service purement et simplement pour des raisons d'ordre économique. Je crois que cela doit être évalué à la lumière de l'exploitation de l'ensemble du réseau, non pas simplement en raison des bénéfices réalisés ailleurs, mais en raison des besoins qui existent dans les régions dont on veut se retirer. A propos de la rationaliation de l'exploitation des chemins de fer, ou de l'abandon de voies ferrées, comme

nous disons toujours en Saskatchewan, nous allons certainement aborder cette question.

Le PRÉSIDENT: Merci, Monsieur Grant.

M. CARON: Depuis l'abandon du train *Dominion*, le Pacifique-Canadien n'a, je crois, qu'un train dans chaque direction, un vers l'est et un autre vers l'ouest. Savez-vous combien de trains du National-Canadien vont vers l'est et vers l'ouest pour assurer le même genre de service?

• (10.55 a.m.)

M. GRANT: Je ne parle que de mémoire à ce sujet et mon conseiller peut rectifier si je fais erreur. Je crois que le National n'a qu'un train complet pour le service des voyageurs; toutefois, il a...

M. CARON: Y a-t-il un service de chemin de fer entre Saskatoon et Edmonton?

M. GRANT: Autant que je sache, il n'y a que celui dont on a parlé. Il n'y en a qu'un, je le regrette.

M. CANTELON: Il n'y a aucun service du Pacifique-Canadien, mais il y a trois trains du National Canadien dans les deux sens.

M. GRANT: Comme il s'agit du National-Canadien, je ne suis pas très au courant de la question.

M. BALLARD: Dans votre mémoire, Monsieur Grant, vous semblez insister surtout pour dire que vous ne tenez pas au rétablissement du service *Dominion*, que vous préféreriez les services de jour d'un ensemble de trains d'intérêt local.

M. GRANT: La question à laquelle j'ai répondu était, je pense, celle de savoir si je préférais le *Dominion* tel qu'il était avant qu'on en suspende l'exploitation ou si j'aimais mieux un service d'autorail. Comme le *Dominion*, ai-je dit, a été ravalé dans notre opinion au niveau d'un piètre service d'intérêt local, la mise en service d'un autorail nous plairait davantage maintenant. Un autre monsieur a parlé de la mise en service d'un second train transcontinental semblable au *Canadian*. Certes, nous ne demanderions pas mieux, mais je doute beaucoup qu'un tel service soit rentable.

M. BALLARD: Vous n'accepteriez le service que si votre province en bénéficiait à un moment plus favorable du jour. Je remarque que le train en direction de l'est et de l'ouest arrive à Regina entre 2 heures et 3 heures du matin, heures très peu satisfaisantes. Vous seriez intéressés au rétablissement du train *Dominion*, s'il traversait la province durant le jour?

M. GRANT: Les heures sont assez satisfaisantes.

M. BALLARD: Ou à défaut de cela, vous aimeriez avoir un service d'intérêt plus ou moins local pendant le jour. Vous êtes peut-être au courant d'un service de jour entre Regina et Saskatoon. Y a-t-il un service de jour entre ces deux villes et quelle en est la clientèle?

M. GRANT: Je crois que le service est assuré trois fois par jour, n'est-ce pas, Monsieur Ballard, et qu'il est assez achalandé?

M. BALLARD: Le service est assuré trois fois par jour dans les deux sens et le nombre de voyageurs en fait un moyen de transport viable.

M. GRANT: Certes, l'entreprise est viable. Peut-être pas autant que le voudrait le Pacifique-Canadien, mais le National-Canadien en semble satisfait et il a augmenté la fréquence des trains.

M. BALLARD: Maintenant que le Pacifique-Canadien a supprimé le train *Dominion* dans ce secteur, votre gouvernement, à titre de propriétaire de moyens de transport, est-il entré en scène pour combler le vide laissé par l'abandon de ce service? Le service d'autobus que vous exploitez...

M. GRANT: Je ne saurais dire s'il y a eu des changements bien précis. Je crois que le service principal qui s'étend à toute la province parallèlement au Pacifique-Canadien est le Greyhound.

M. BALLARD: Lequel, dites-vous, Monsieur?

M. GRANT: Ce serait le service Greyhound et non pas la «Saskatchewan Transportation».

M. BALLARD: Est-ce que votre prinvipal service de transport provincial n'est pas orienté dans l'autre sens, c'est-à-dire, dans le sens nord-sud, plutôt que parallèlement au Greyhound et au Pacifique-Canadien?

M. GRANT: Non, notre réseau de transport dessert toute la province; le service Greyhound, toutefois, qui ne fait pas de transport local à l'intérieur d'une province donnée, fait la navette entre différentes provinces en assurant la jonction de divers services.

M. BALLARD: Les régions que dessert votre service d'autobus sont-elles assez satisfaites du genre de service que vous leur donnez?

M. GRANT: Nous recevons parfois des plaintes, mais règle générale, les gens en sont plutôt satisfaits.

M. BALLARD: Une seule autre question maintenant au sujet de l'Accord de 1880. Monsieur Grant, l'Accord de 1880 accordait au Pacifique-Canadien certains cadeaux purs et simples, ou si vous préférez, des concessions de l'ordre de 25 millions de dollars en espèces et de 25 millions d'acres de terre dans l'Ouest canadien. Il prévoyait aussi un don ou concession à la compagnie à perpétuité et j'entends par là l'exemption de l'impôt provincial et municipal dans les provinces des Prairies. Si je soulève la question, c'est parce que quelqu'un en a déjà parlé. Est-ce que la province de la Saskatchewan serait disposée à combler tout déficit que subirait le service des voyageurs? A titre de représentant provincial, estimez-vous que cette exemption d'impôts en permanence constitue de la part de votre gouvernement provincial une subvention pour assurer le maintien et l'exploitation efficace du chemin de fer?

M. GRANT: Il est très difficile, je pense, de répondre à cette question, d'abord, parce qu'il faudrait, à mon avis, rattacher la subvention au déficit global afin d'examiner le rapport qu'il y a entre les deux et je ne suis pas au courant du chiffre que peut atteindre la subvention. Mon ministère peut avoir à ce sujet des données et des chiffres, mais je ne saurais les fournir au pied levé. Il m'est assez difficile de dire si le montant est suffisant ou non; il peut être trop considérable et il peut être insuffisant.

M. BALLARD: Étant donné que l'Accord de 1880 a été signé avant la formation des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, pourriez-vous nous dire si la province de la Saskatchewan est heureuse qu'on lui ait imposé l'Accord de 1880 et si elle prend des dispositions pour que cet accord soit mis de côté?

M. GRANT: Je ne connais aucune mesure définitive qui puisse l'écarter, sauf le tollé général qu'il s'agissait d'une concession fort avantageuse qui, en retour, devait nous apporter des avantages. Je ne peux admettre qu'en cela la Saskatchewan ait souffert, si telle est bien l'expression que vous avez employée. Et je parle en toute honnêteté.

M. BALLARD: Mais vous êtes d'avis que, vu la concession accordée, le Pacifique-Canadien est tenu de poursuivre son exploitation ferroviaire en vue du bien public?

M. GRANT: Je crois que j'ai répondu antérieurement à votre question en soulignant qu'un tel facteur devait entrer en ligne de compte, sans pour cela qu'il soit le seul; autrement on se mêle de sentimentalisme et s'éloigne de la réalité. On doit assurément tenir compte d'une telle chose, mais il faut aussi ne pas ignorer d'autres facteurs.

M. SHERMAN: Merci, Monsieur le président. Puisque mon collègue, M. Boulanger, a mentionné il y a un instant l'Expo 67, je manquerais à mon devoir si je ne vantais pas l'autre grand événement de 1967, les Jeux pan-américains de Winnipeg, et si je ne manifestais pas l'espoir que plusieurs des milliers de Canadiens qui visiteront l'Expo 67 pourront se rendre à Winnipeg à cette occasion.

Le PRÉSIDENT: Revenons au service ferroviaire de passagers.

M. SHERMAN: Merci, Monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! Poursuivez l'interrogatoire, M. Sherman.

M. BALLARD: Je veux simplement mentionner le rodéo de Calgary!

M. SHERMAN: Monsieur le président, la Saskatchewan serait-elle prête à soutenir que la demande et l'achalandage, dans l'Ouest du Canada, suffiraient à l'exploitation de deux trains transcontinentaux de passagers, comme l'ont déjà connu le Canada et le Pacifique-Canadien?

M. GRANT: C'est un point difficile à débattre. Je sais que mes collègues de la municipalité pourront m'enguirlander si je ne pense pas comme eux qui sont peut-être de votre avis. Je crois que l'exploitation du *Dominion* à ses débuts, qui y allait rondement, est la meilleure illustration que je puisse vous offrir. Une période d'essai de deux ans d'un service amélioré pourrait peut-être apporter la réponse à ceux qui veulent voyager par train le long de cette route. Je pense qu'un service transcontinental quotidien pourrait en importuner quelques-uns; d'un autre côté, les usagers actuels du *Canadian* pourraient alors choisir entre le service de jour et le service de nuit, sans améliorer la situation. Le nombre de ceux qui traversent le pays en train est limité et je ne saurais dire s'il suffit à permettre l'exploitation de deux trains.

M. SHERMAN: Votre mémoire ne dit pas que la province partage vos vues que deux trains quotidiens du Pacifique-Canadien ne sont plus nécessaires. Se fondant sur l'idée que de tels trains ne sont plus rentables, vous réclamez la mise en place d'un autre service, d'un service local qui traverserait l'Ouest et

dont parle votre mémoire. Et vous prétendez qu'une telle solution remédierait aux inconvénients dont souffrent actuellement les passagers qui traversent l'Ouest canadien? M'appuyant sur ce qui précède, je veux savoir si vous croyez que l'horaire du service de passagers du Pacifique-Canadien dans l'Ouest ne serait pas la cause du malaise, le nœud du problème auxquels font face Moose Jaw et d'autres collectivités? Si l'horaire pouvait se corriger à la satisfaction de la Saskatchewan, y aurait-il encore un problème du transport de passagers par voie ferroviaire?

M. GRANT: Croyez-vous que si l'horaire du *Canadian* était modifié pour en faire un train de jour que tous nos besoins seraient satisfaits?

M. SHERMAN: Oui. Et plus encore. Je pense que le *Canadian*, en suivant l'ancien horaire du *Dominion*, par exemple, suffirait à répondre à vos besoins. Est-ce là une conclusion valable?

M. GRANT: Seulement au point où vous répondriez à des convenances d'ordre social en Saskatchewan même. Mais un tel service ne comporterait pas les nombreux arrêts que procurerait un service d'intérêt local. Si le *Canadian* se devait de procurer un service local dans chaque province qu'il traverse, je crains que le service transcontinental en souffrirait. Je sais qu'il ne me plairait pas de voyager à bord du *Canadian* s'il devait s'arrêter partout entre ici et Vancouver.

M. SHERMAN: Tel est pourtant le service que prodiguait le *Dominion*. Mais le transport ferroviaire en est peut-être rendu au point où il ne convient plus à une personne de faire le trajet de Montréal à Vancouver par train. La méthode actuelle consiste à prendre l'avion, surtout lorsqu'il faut épargner du temps. La situation du transport au Canada s'est modifiée au point où il conviendrait peut-être maintenant de songer à la longueur du trajet et à un service transcontinental qui tiendrait compte des besoins d'intérêt local et régional. Faudrait-il conclure que le gouvernement de la Saskatchewan prétend que le Pacifique-Canadien en supprimant le *Dominion* a fait erreur et qu'il aurait mieux valu de supprimer le *Canadian*?

M. GRANT: N'ayant jamais voyagé à bord du *Dominion* et ayant eu recours au *Canadian* assez souvent, j'éprouve un certain embarras à répondre à votre question. J'admire le *Canadian* au point de le classer parmi les meilleurs trains du monde. Mais je crois que vos propos ont du mérite puisque, de plus en plus, on a recours au transport aérien. Ce que l'on considérait un événement il y a dix ans est aujourd'hui une habitude; on a recours à l'avion et la tendance s'accentue de plus en plus. Je ne me sens pas apte à répondre à votre question. Je m'en excuse.

Le PRÉSIDENT: Votre temps est expiré Monsieur Sherman, mais vous pouvez quand même poser une dernière question.

M. SHERMAN: Ma question se rattache au sujet déjà débattu, Monsieur le président. Je voudrais obtenir plus de précision quant à l'horaire. L'Ouest ne semble pas pouvoir avaler plusieurs points qui touchent aux horaires. Ce point s'apparente à celui qu'on a fait ressortir hier durant la séance du Comité tenue à Medicine Hat, à l'effet que le *Canadian* ne s'arrête pas assez longtemps à Medicine Hat pour satisfaire le besoin des entreprises commerciales, comme le

faisait antérieurement le *Dominion*. Je me demande si nous pouvons conclure que le *Canadian*, train dont les aménagements et le confort sont supérieurs à ceux qu'offrait le *Dominion*, qui offrirait le même horaire qu'offrait antérieurement le *Dominion* saurait satisfaire, à votre avis, les exigences des passagers de cette collectivité?

M. GRANT: Je dirais oui.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock.

M. ROCK: Je ne changerai pas de sujet puisque la plupart des questions que je voulais poser ont été répondues. Mais votre proposition vise à remplacer le *Dominion* par un certain nombre de trains ordinaires qui traverseraient le pays pour assurer ainsi un service de jour.

M. GRANT: Ma proposition consiste curtout dans l'énoncé d'une idée qui se rattache à vos propos, et vise à offrir un service qui ressemblerait à celui que prodiguait déjà le *Dominion*. Il ne sert de rien de s'apitoyer sur le sort du *Dominion* sans y apporter de remède.

M. ROCK: Le Canadien-Pacifique est-il le seul réseau ferroviaire à offrir un service de passagers et de marchandises à la ville de Moose Jaw? En est-il ainsi du National-Canadien?

M. GRANT: J'ai toujours cru que le Canadien-Pacifique desservait Moose Jaw, mais je crois que le National-Canadien y fait circuler des trains de marchandises.

La ville de Moose Jaw nous présentera le prochain mémoire. Mais je crois que le National-Canadien lui procure un service de marchandises et, ainsi, je réponds à votre question.

M. ROCK: Un service de marchandises, mais non un service de passagers?

M. GRANT: C'est exact.

M. ROCK: Quel service offrez-vous, soit par train de jour ou de passagers, entre Moose Jaw et Saskatoon et disons Prince Albert? Aucun service de passagers?

M. GRANT: Aucun service de passagers. Pour aller de Moose Jaw à Saskatoon, il vous faudrait monter à bord du *Canadian*, vous rendre à Regina et prendre ensuite le train ordinaire pour...

M. PASCOE: Plusieurs personnes se rendent en auto à Chamberlain, y laissent leur auto et prennent le train ordinaire à cet endroit.

M. GRANT: Mais si vous voulez voyager par train, c'est la seule façon de vous y rendre. Vous pouvez aussi faire un certain trajet en auto et prendre le train ensuite.

M. ROCK: Croyez-vous que Moose Jaw devrait jouir d'un service de jour pouvant assurer la liaison avec les principales agglomérations de la province?

Le PRÉSIDENT: Monsieur O'Keefe.

M. O'KEEFE: Monsieur le président, monsieur le ministre, vu les questions déjà posées ce matin, puis-je souligner que—

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que vous pourriez faire votre réclame durant l'heure du déjeuner ou du dîner.

M. O'KEEFE: Monsieur Byrne, préconiseriez-vous la nationalisation du Pacifique-Canadien?

M. BYRNE: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Olson.

M. OLSON: J'ai deux questions à poser. L'une se rapporte, monsieur le ministre, à la haute autorité du transport au sujet de laquelle on vous a interrogé il y a quelques minutes. Je voudrais savoir jusqu'à quel point la compétence provinciale a fait l'objet d'étude de la part du gouvernement de la Saskatchewan, en tant que le transport routier est concerné. En un tel cas, seriez-vous disposé à céder certains éléments de votre compétence à une Autorité nationale du transport?

M. GRANT: Je dirais oui, même si d'autres provinces ne partagent pas un tel avis. Nous avons tenu quelques séances d'études à ce sujet. Plus nous approfondissons le problème, plus nous constatons qu'il se rattache à une politique nationale du transport et ne se limite pas simplement au transport routier. Nulle représentation n'a encore été faite au gouvernement fédéral à ce sujet, mais nous croyons qu'il y en aura bientôt, une fois les opinions connues. Dans l'Ouest toutefois, nous sommes mieux disposés à cet égard que d'autres parties du pays.

M. OLSON: Je veux aussi clarifier certains points qui se dégagent des présomptions qu'ont exprimées les membres du Comité au cours de leur interrogatoire en essayant de déterminer si la position du gouvernement de la Saskatchewan consistait à exiger un train ordinaire de jour plutôt que la reprise du *Dominion*, ou le recours à un autre train transcontinental. Je voudrais savoir si le gouvernement de la Saskatchewan a interjeté appel auprès du Conseil Privé pour qu'il infirme la décision qu'a rendue la Commission des transports en supprimant le *Dominion*.

M. GRANT: Oui, nous avons interjeté appel.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Grant, de l'excellent mémoire que vous venez de présenter au nom du gouvernement de la Saskatchewan. Je sais que vos occupations vous appelent ailleurs, mais je ne puis vous laisser partir sans vous présenter nos remerciements.

Nous entendrons maintenant le mémoire de la ville de Moose Jaw que son honneur le maire Louis H. Lewry voudra bien nous présenter. Monsieur le maire.

Le maire LOUIS H. LEWRY (*de Moose Jaw*): Monsieur le président, Messieurs, Moose Jaw, dont la population est de 35,000 âmes, se place au troisième rang des villes de la Saskatchewan. Avant la deuxième grande Guerre, Moose Jaw était reconnue comme le centre industriel et ferroviaire de la province. Depuis la suppression du service ferroviaire sur les lignes principales et les embranchements qui rentrent à Moose Jaw ou en sortent, le nombre des employés du chemin de fer a baissé dangereusement. Toutefois, Moose Jaw conserve encore son importance comme centre commercial et industriel, même

si cette importance a fléchi depuis le fléchissement qu'ont subi les services ferroviaire et aérien. Lorsque, en 1958, la Commission des transports aériens a fait enquête à Moose Jaw, la ville et la Chambre de Commerce ont appris que nous n'avions pas besoin d'un service aérien régulier. Alors, nous pouvions compter sur un service ferroviaire adéquat. Mais depuis la suppression des trains 3, 4, 13 et 14 du *Dominion*, et surtout si l'on tient compte de l'heure à laquelle le *Canadian* traverse Moose Jaw, nous pouvons conclure que nous ne jouissons pas d'un service ferroviaire convenable.

Qu'on se souvienne de plus que déjà, lorsque le *Salt Line* quittait Moose Jaw, ce train constituait le lien le plus important entre l'Ouest canadien et le centre-ouest américain. Le service de passagers n'existe plus depuis quelque cinq ans, mais antérieurement, il s'était détérioré au point de n'être d'aucune utilité à la population. Depuis la suppression du service aérien à Moose Jaw et la diminution considérable intervenue dans le service ferroviaire, nous ne pouvons presque plus encourager de nouvelles entreprises à venir s'établir chez nous.

Les dirigeants de la Kalium Chemicals ont donné à entendre qu'ils seraient disposés à établir un bureau à Moose Jaw si nous disposions d'un service aérien.

De vastes entreprises de pétrole et de potasse s'établissent à l'heure actuelle en Saskatchewan, entraînant une recrudescence de l'industrie auxiliaire dans la province. Mais Moose Jaw n'a pu en profiter et, de plus, le rythme de croissance de sa population n'est pas au diapason de celui des autres agglomérations de la province. Le manque d'un service ferroviaire convenable en est la cause en grande partie.

Qu'on nous permette de souligner que la ville de Regina jouit de moyens de communications avec le *Canadian* et d'un excellent service aérien. L'aéroport de Regina, sis dans le centre d'un quartier domiciliaire en croissance, serait vraisemblablement agrandi au coût de $750,000 de façon à pouvoir recevoir les *DC 9*. Nous nous demandons s'il ne conviendrait pas que le gouvernement reconsidère sa décision à cet égard parce que, dans quelques années, de tels aménagements devront disparaître. Nous, de Moose Jaw, espérons qu'un nouvel aéroport puisse être construit à mi-chemin entre Moose Jaw et Regina de façon à bien desservir la population des deux villes sans trop d'inconvénients.

En toute déférence, nous proposons l'institution d'un service subventionné de limousine ou de rail, entre Moose Jaw et l'aéroport de Regina, de façon que les citoyens de Moose Jaw puissent eux aussi se prévaloir des avantages qu'offre l'aéroport de Regina.

Nous avons déjà prétendu que le service que nous accorde le *Canadian* est tellement peu satisfaisant et tellement incommode que personne ne veut y recourir. Nous de Moose Jaw, ne pourrions-nous pas jouir du même service dont jouissent les citoyens de Regina? Ne pourrions-nous pas avoir recours à un service qui nous relierait à Regina de façon que le *Canadian* puisse nous être plus utile? Nous réclamons en conséquence, pour le bien-être des citoyens de Moose Jaw et de toute la province, l'institution d'un service ferroviaire conve-

nable à des heures convenables. A l'heure actuelle, celui qui veut voyager entre Brandon, Portage la Prairie, Regina, Moose Jaw, Swift Current ou Medicine Hat ne peut le faire autrement que par automobile. C'est là désavantager les hommes d'affaires et la population.

Je veux souligner, Monsieur le président, qu'un nombre sans cesse en croissance de personnes se rendent an automobile à Chamberlain, à 30 milles au nord de Moose Jaw, prennent le train ordinaire de jour, de Chamberlain à Saskatoon et de là montent à bord du transcontinental du National-Canadien.

Plusieurs hommes d'affaires préféreraient faire le trajet par train et profiteraient du temps libre en vérifiant leurs dossiers, pour discuter d'affaires ou simplement se reposer. D'ailleurs plusieurs personnes ne possèdent aucune auto et d'autres, pour raison de santé, d'âge ou autre cause ne conduisent pas d'auto. Elles devraient en conséquence pouvoir voyager en chemin de fer. C'est pourquoi nous proposons qu'un service ordinaire de jour assure la liaison entre les centres principaux que traverse le Pacifique-Canadien et, peut-être aussi, entre les autres collectivités que traversent le *Canadian*.

En raison des conditions atmosphériques de l'Ouest canadien, il arrive qu'il soit impossible de voyager en auto, en autobus ou en avion, cependant que les trains peuvent le faire presque toujours. Nous sommes d'avis qu'il incombe au Pacifique-Canadien de nous procurer un service ferroviaire raisonnable et convenable.

A titre de maire de Moose Jaw, j'ai reçu plusieurs griefs de pensionnés du Pacifique-Canadien à l'effet que déjà ils pouvaient voyager à bord du *Dominion* au moyen d'une passe. Désormais, ils doivent verser une partie du billet sur le *Canadian* et acquitter en entier les frais de couchage, lorsqu'un tel avantage est disponible. La passe faisait partie des conditions d'emploi et l'on note que le Pacifique-Canadien en faisait grand état dans les négociations ouvrières. Mais aujourd'hui, il semble qu'on ne veuille plus reconnaître un tel privilège.

A la suite de la dernière audience qu'ont tenue les trois commissaires de la Commission des Transports, le commissaire J. M. Woodward a soumis un rapport minoritaire dans lequel il disait: «Après avoir pris connaissance de tous les renseignements que nous avions concernant les autres moyens à mettre à la disposition des passagers pour le cas où le *Dominion* serait supprimé durant les vacances, je ne peux concevoir que les autobus, les avions ou les sièges disponibles à bord du *Canadian* ou des trains du Pacifique-Canadien puissent répondre à la demande de la population.» Et M. Woodward ajoute: «A la lumière de l'expérience acquise au cours des étés derniers, alors qu'il fallait longtemps à l'avance réserver son siège, je dois conclure que:

(1) Un grand nombre de personnes doit préférer le voyage en train aux autres modes de transport puisqu'ils préparent aussi longtemps d'avance leurs plans de voyage dans le dessein de réserver des sièges convenables.

(2) Priverait-on une aussi forte proportion de la population de voyager au cours de l'été à bord du *Dominion*, les forçant à se réserver ailleurs des places, que les autres moyens de transports, par chemin de fer, par air ou par autobus seraient encombrés au point de causer de nombreux ennuis sinon une certaine confusion. Le besoin de service ferroviaire s'accentuera en 1966 et surtout en 1967, l'année du Centenaire.

M. Woodward poursuit: «Je ne peux m'empêcher de tenir compte qu'à la grandeur du Canada, le Pacifique-Canadien dessert des régions et des villes en nombre considérable et que le National-Canadien ne traverse pas.»...Toutefois ayant tenu compte des déficits envisagés en fonction du véritable besoin d'un service ferroviaire et à la lumière des autres moyens de transports, je ne peux m'empêcher de conclure à l'utilité du *Dominion* durant la saison achalandée du tourisme, selon que l'exigent le bien commun et la nécessité de l'heure.»

Mais nous allons plus loin et déclarons que les gens de nos cités et villes, de nos villages et des fermes du sud des Prairies ont le droit de jouir d'un service de transport à l'année longue.

La rentabilité n'a pas inspiré à l'origine l'établissement du Pacifique-Canadien. Nous proposons que le Comité ne tienne pas uniquement compte de l'optique financière, mais considère sérieusement les intérêts et le bien-être de nos plus humbles citoyens. Nous recommandons à votre attention les propos de M. Woodward. Nous ajoutons que l'état des profits et pertes qu'a présenté le Pacifique-Canadien à la Commission des Transports quant à l'exploitation du *Dominion*, voire même à l'exploitation du service global de passagers, est autant entaché d'inexactitude que tout autre rapport statistique invoqué à l'appui d'un dessein particulier. Nous sommes d'avis qu'on peut présenter des statistique en faveur ou contre une telle question.

Nous prions le Comité de consulter le rapport annuel de 1965 des Chemins de fer nationaux, au chapitre de *Perspectives* où il est dit:

> «Le National-Canadien est d'avis que depuis quelques années il a entrepris à titre d'essai et avec vigueur un programme énergique de ventes fondé sur *a*) l'organisation de la gestion, *b*) la mise en marché et *c*) la modification de l'exploitation. Au cours de cette période, la compagnie a adopté une attitude positive visant l'amélioration du service des passagers et des avantages qu'il pourrait rendre à la population; elle s'est efforcée de rendre plus attrayant aux yeux du public le service ferroviaire et d'en faire un mode de transport moderne, sûr, efficace et plaisant.»

Puis-je, en guise de digression, Monsieur le président, préciser que le rapport de 1965 indique qu'en raison d'un tel programme, le service de voyageurs du National-Canadien a rapporté six millions et demi en plus, soit 12.5 pour cent et a atteint les 58.3 millions au cours de 1965.

Nous soulignons qu'il faut aussi desservir les régions à faible densité de population puisque leur développement sera menacé faute d'un service de transport approprié.

Nous proposons en toute déférence que lorsque les vues des deux réseaux différeront quant à la rentabilité du service des voyageurs on étudie la possibilité d'instituer un service coopératif de voyageurs que l'on confierait au National-Canadien, qui semble bien disposé à vouloir combler une vraie carence.

Dans notre régime, apparemment, les profits comptent pour beaucoup: ils ne devraient toutefois pas occuper une telle importance dans l'exploitation des chemins de fer. Le Canada, en raison de son étendue et de sa géographie, doit tout d'abord compter sur une politique nationale et sur l'unité nationale.

En raison de ses attributions, le Commission MacPherson a dû attacher beaucoup d'importance à l'aspect financier des réseaux ferroviaires. Mais a-t-on besoin de s'en faire à cet égard en tant que le Pacifique-Canadien est concerné? Cette société, par exemple, fait état dans son rapport annuel de 1965 de profits supérieurs à 40 millions que lui vaut l'exploitation ferroviaire; à ceux-ci s'ajoutent les revenus de placements. Les dividendes sur l'action ordinaire ont passé de $1 à $1.40 par action.

En terminant, monsieur le président, nous proposons que le Pacifique-Canadien se doit d'agir de façon à promouvoir la croissance des provinces de l'Ouest en offrant à la population un service de transport convenable, plaisant, assuré et apte à répondre aux besoins actuels.

Nous croyons principalement que le Comité devrait agir de façon à assurer au Canada une politique du rail imbue de la même prévoyance et de la confiance en l'avenir que celles qui ont inspiré les magnats de la politique, de la finance et de l'industrie qui, il y a 80 ou 100 ans, ont donné au pays un réseau ferroviaire transcontinental.

La ville de Moose Jaw, monsieur le président, exhorte le Comité à recommander l'institution d'une politique nationale du rail comprenant tous les moyens de transports que régirait une seule autorité administrative.

Le tout respectueusement soumis.

Le PRÉSIDENT: Merci, votre honneur. Qu'on me permettre de souligner tout simplement deux choses que le Comité a déjà étudiées. L'une concerne les services aériens et les aéroports. Bien que nous portions une attention particulière à ce mode de transport, nos attributions ne nous permettent pas de nous prononcer sur l'emplacement des aéroports. La deuxième concerne les passes accordées aux employés ou aux anciens employés. Ce sujet a été soulevé dans un mémoire antérieur, mais on a toujours maintenu qu'il s'agissait là d'un problème de gestion interne dans les négociations ouvrières. J'invite M. Saltsman à commencer l'interrogatoire.

M. SALTSMAN: Je me propose, monsieur le président, de continuer dans la même veine de M. Sherman au sujet de la nature des services de chemins de fer, dans le dessein peut-être de mieux vider ici la question que nous ne l'avons fait ailleurs. Faut-il que les chemins de fer soit intercontinentaux? Ou conviendrai-il mieux d'envisager surtout le besoin des régions et des marchés et leur liaison avec les autres modes de transport? Comme on l'a déjà souligné, le service durant les heures qu'on a désignées sociales semble mieux répondre aux

besoins de la population locale que ne le font les trains qui circulent au beau milieu de la nuit. Je vous serais reconnaissant de m'éclairer là-dessus.

M. LEWRY: Je prétends qu'il nous faut les deux.

A mon avis et le *Canadian* et le *Dominion* nous étaient utiles. Le *Dominion* a accusé un insuccès parce que le Pacifique-Canadien a modifié du tout au tout sa ligne de conduite en cessant de promouvoir les avantages du train dans un dessein, à notre avis, de se retirer du service de voyageurs. Je ne serais pas surpris de voir le *Canadian* subir le même sort. La société a clairement énoncé qu'elle ne s'intéressait plus au service de voyageurs. Mais nous, nous continuons de proclamer que nous avons besoin de deux réseaux transcontinentaux, à diverses fins.

M. SALTSMAN: Mais de tels réseaux sont peut-être révolus en raison de nécessités économiques. Je sais que le mémoire mentionne d'autres raisons avec lesquelles je m'accorde, mais à tout prendre, les conditions économiques ne motivent plus deux réseaux de chemins de fer. Il faudra en définitive se décider, surtout s'il faut instituer une politique nationale des transports qui déterminera le mode de transport qui convient à telle ou telle fin, le transport aérien à des fins trans-canadiennes et le chemin de fer à des fins d'intérêt local ou régional. S'il nous faut établir une telle politique,—ce que nous n'aurons peut-être jamais à faire,—quel serait à votre avis l'aspect le plus important du transport ferroviaire entre celui qui a trait aux localités et celui des besoins transcontinentaux?

M. LEWRY: Il s'agit d'abord de répondre aux besoins des localités, tout en tenant compte que le *Canadian* est fort achalandé.

• (11.40 a.m.)

Je concède que le transport aérien répond de plus en plus aux besoins transcontinentaux, mais je pense que les deux modes de transport nous sont encore nécessaires. Il incombe à votre Comité de prendre une décision et c'est pourquoi vous recherchez nos avis. S'il faut parler d'une liaison entre les villes, je souligne que le train ordinaire de jour entre Saskatoon et Regina est évidemment achalandé parce que la population le trouve utile. Les hommes d'affaires s'en servent puisqu'ils peuvent faire le trajet aller-retour le même jour. Pour se rendre en chemin de fer de Moose Jaw à Regina, nous devons monter à bord du *Canadian*. Même pour prendre l'avion à Regina, nous devons prendre l'autobus ou y aller en auto, faute de liaison convenable.

M. MACEWAN: S'il fallait, Monsieur le maire, ainsi que l'indique la page 3 de votre mémoire, faire un choix, vous opteriez en faveur d'un train ordinaire de jour qui assurerait le service entre les principaux centres du réseau?

M. LEWRY: Si l'on nous offrait un choix, oui. Mais je maintiens quand même que les deux genres de service sont nécessaires. Mais pourquoi nous parler de choix lorsque, de propos délibéré, on a réduit l'importance du service au point de nous en priver.

M. MACEWAN: A la page 3 de votre mémoire vous attachez beaucoup d'importance à un service local qui assurerait la liaison entre les principaux centres. Et je constate que ceci devrait s'écouler, comme l'a souligné M. Grant, à des heures «sociales» et raisonnables pour que la population puisse y recourir sans inconvénient. Vous croyez qu'un tel service, qui se limiterait à quitter

votre ville de Moose Jaw serait suffisamment achalandé pour permettre un service de jour vers les autres centres?

M. LEWRY: J'ai contrôlé tous les renseignements qui sont ici consignés. Seul le service entre Regina et Saskatoon nous permet d'établir une comparaison. Mais rien ne sert d'établir un service ferroviaire sans une fin déterminée. Il faudrait suivre l'exemple du National-Canadien: modifier la ligne de conduite actuelle et inviter la population à s'en prévaloir en toute sécurité. Même les députés qui sont ici aujourd'hui n'étaient pas à leur aise à bord du *Canadian* en raison de complications pour lesquelles le Pacifique-Canadien n'est peut-être pas à blâmer. Mais un service convenable, bien annoncé saurait être rentable.

M. MACEWAN: Croyez-vous qu'une période d'essai serait utile et, dans l'affirmative, combien de temps devrait-elle durer?

M. LEWRY: Deux ans, à mon avis.

M. MACEWAN: Deux ans?

M. LEWRY: Je pense qu'il doit en être ainsi. De plus, rien ne servirait de rétablir le *Dominion* pour la simple fin d'en parler. Il faudrait le promouvoir et en faire connaître les avantages.

M. MACEWAN: Si l'on établissait qu'un service local ne pourrait faire ses frais, croyez-vous que le déficit encouru devrait être à la charge des contribuables canadiens ou à celle des villes comme la vôtre. Croyez-vous que votre ville consentirait à combler une partie d'un tel déficit?

M. LEWRY: Non, parce que nous comblons déjà le déficit des autobus de la ville de Moose Jaw. Le service dont vous parlez devrait être à la charge du Trésor de la nation.

M. PASCOE: Monsieur le président, Monsieur le maire, je crois que le mémoire énonce bien la position de Moose Jaw. Conformément à nos attributions, vous avez bien fait ressortir les besoins d'un service de voyageurs. Il convient aussi de prétendre que Moose Jaw ne jouit pas d'un service ferroviaire convenable. Je veux le consigner au dossier et prétendre que vous êtes de mon avis.

M. LEWRY: Je vous remercie Monsieur Pascoe. Les membres du Comité se souviendront qu'une délégation s'est rendue à Ottawa à la fin de mars et qu'on a tenté de savoir comment nous nous étions rendus. Par avion, naturellement. Mais à mon retour, au moment de faire mon rapport au conseil de ville, le surintendant du Pacifique-Canadien était au nombre d'une délégation de la Chambre de Commerce venue étudier avec nous un autre problème. Le surintendant a souligné qu'il avait alors cru que je m'adresserais à lui puisqu'il avait «une réservation spéciale à l'intention du maire». Il serait donc juste alors d'accorder des privilèges spéciaux au maire et d'ignorer le grand peuple? Je m'oppose à un tel traitement.

M. PASCOE: Je veux tout simplement réitérer que je m'accorde avec votre mémoire lorsque vous dites que Moose Jaw ne jouit pas d'un service convenable de chemin de fer.

M. DRISCOLL: Au cours de l'audience d'Ottawa, conformément à nos attributions, on a soulevé la question du service de voyageurs et de l'effet de sa

suppression sur le progrès de la collectivité. Je crois que c'est un point que vous vous avez bien fait ressortir. Mais n'oublions pas qu'à Moose Jaw même, le nombre des employés du chemin de fer du Pacifique-Canadien a fortement diminué. Pourriez-vous nous éclairer là-dessus?

M. LEWRY: Je pense que l'Association des employés de chemin de fer doit vous présenter un mémoire à ce sujet bientôt. Cette association connaît beaucoup mieux que moi les données de votre question. Mais je sais qu'il y a à peine quelques années, le Pacifique-Canadien était l'un des principaux employeurs de la ville. Sa position a fléchi à cet égard. Je n'ai pas les chiffres voulus à vous citer, mais on peut les obtenir...

M. PASCOE: On a soulevé assez souvent le besoin d'établir un train de jour ordinaire qui assurerait la liaison avec le *Canadian*. Vous croyez que nous pourrions arriver à une telle solution?

M. LEWRY: Je crois qu'il conviendrait d'établir un service entre Moose Jaw et Regina. Il n'y a pas si longtemps, un train quittait notre ville à une heure, se rendait à Regina pour nous revenir une heure après, faisant ainsi la navette. Nos besoins ne sont pas aussi aigus aujourd'hui, même si alors ils l'étaient. Je ne prétends pas que trop de passagers y avaient alors recours. Je pense que si l'on établissait deux ou trois trajets par jour, cela nous suffirait, comme c'est le cas entre Regina et Saskatoon. Il conviendrait aussi de nous assurer un service à sens unique entre Moose Jaw, Medicine Hat et Calgary. Nous serions fort satisfaits d'un service ferroviaire qui partirait de Moose Jaw, ville qui après tout est un centre divisionnaire du Pacifique-Canadien en Saskatchewan. S'il faut éliminer les trains de ligne, qu'ils partent de Moose Jaw pour se rendre à Calgary et à Winnipeg. Ensuite, ceux qui doivent se rendre plus loin, devront recourir au service trans-canadien.

M. PASCOE: Ma question a déjà été posée mais pas au témoin actuel. On parle d'un train ordinaire de jour, mais on veut en définitive que le *Dominion* soit remis en service. Ne préféreriez-vous pas la reprise du *Dominion* avec le même service qu'il offrait dans le passé?

M. LEWRY: Je crois que le *Dominion*, ou «le trolley de Toonerville» comme on l'appelait quand on l'a restauré durant un certain temps, est une cause perdue. Je crois qu'on ne le reprendra jamais. Et d'ailleurs il serait inutile, exploité comme il l'était déjà.

M. PASCOE: Ne tentez-vous pas de le faire revenir?

M. LEWRY: Non, je voudrais un service ferroviaire plus morderne qui circulerait le jour. Puis-je souligner que le National-Canadien considère comme fort utile les trains ordinaires de jour en vertu de la forte demande du transport inter-cité au Canada. Dans ce genre de transport, compte tenu de la concurrence, les chemins de fer peuvent faire leurs frais dans les agglomérations à moyenne densité de population; de même dans les régions où il ressort que l'activité du marché des voyages semble indiquer une rentabilité probable. D'un côté, nous avons le National-Canadien qui prend de l'expansion et s'efforce de procurer un service convenable et de dresser des plans d'avenir. D'un autre côté, le Pacifique-Canadien qui veut complètement abandonné le service

de voyageurs, y renonce et le crie sur tous les toits. Le premier du mois, il a institué une nouvelle échelle de tarifs depuis Moose Jaw, dès la venue de votre Comité. Si l'on devait accuser quelqu'un d'outrage à la Chambre des communes, le Comité des Transports devrait faire comparaître la société pour qu'elle puisse à cet égard s'expliquer.

M. PASCOE: Qu'a-t-on augmenté?

M. LEWRY: On augmente les tarifs.

M. PASCOE: A la page 5, vous dites que la population des cités et villes, celle des villages et des fermes, a le droit à l'année longue de jouir de moyens de transports convenables. En vertu de quels droits? De ceux que confère le contrat de 1880 autorisant l'exploitation d'un chemin de fer?

M. LEWRY: Oui. Ces populations devraient jouir d'un service ferroviaire.

M. PASCOE: Elles en ont le droit en vertu du contrat?

M. LEWRY: En vertu du contrat. Je sais que le Comité doit déterminer s'il s'agit d'un droit légal ou moral et que, selon certains, nul droit légal n'existerait.

Le PRÉSIDENT: Une dernière question, M. Pascoe.

M. PASCOE: La dernière. Vous parlez à la page 6 d'un service coopératif de passagers que l'on confierait au N.-C. Parlez-vous de droits communs quant à la circulation ou s'agirait-il de droits de circuler sur les voies du Pacifique-Canadien?

M. LEWRY: Pour le cas où le Pacifique-Canadien n'y conviendrait pas, nous proposons la collaboration entre les deux réseaux, comme on l'a fait au sujet des trains en commun dans l'Est. Les deux réseaux desservent les industries et les entrepôts de la ville au moyen de voies communes. Ils pourraient assurément coopérer dans l'institution d'un service de passagers.

M. OLSON: Monsieur le président, j'espère sincèrement qu'on ne soulèvera pas une dispute procédurière si l'on prétend que les attributions du Comité ne lui permettent pas de discuter la question des passes de chemin de fer accordées aux employés du P.-C. et, surtout, à ceux qui, anciens employés, sont à leur retraite. Je considère que ces passes sont des passages payés d'avance et je suis d'avis que nos attributions nous autorisent à étudier les programmes actuels et futurs visant le service des passagers. On a posé quelques questions là-dessus à Vancouver, Calgary et Medicine Hat. Je formule ces observations puisque je veux éviter un débat de procédure, et que je suis non seulement prêt mais aussi fort disposé, le cas échéant, à vous servir une philippique soutenant que ces privilèges peuvent faire l'objet de nos attributions.

Le PRÉSIDENT: Je suis assuré que vous ne voulez pas que je me prononce sur vos observations.

On a soulevé au cours de séances antérieures la question des passes. On a autorisé un certain interrogatoire au cours duquel on a convenu qu'elles constituaient un problème de gestion interne au cours de négociations entre la direction et les syndicats. Le Comité s'accorde avec moi là-dessus. Mais je ne me prononcerai pas à votre égard avant d'avoir pris connaissance de vos questions.

J'ajouterais que nous avons une longue journée devant nous, messieurs, et nous devrions nous mettre au travail. Merci.

M. OLSON: Votre Honneur, à la page 4 de votre mémoire, vous dites avoir reçu un bon nombre de plaintes de la part de pensionnés du Pacifique-Canadien soulignant que leurs laissez-passer n'ont plus maintenant la valeur qu'ils avaient quand le *Dominion* était en service. Vous poursuivez en disant que ce privilège des laissez-passer était une des conditions de l'emploi.

Voilà qui est nouveau. Nous n'avons pas entendu dire auparavant si ces privilèges de laissez-passer étaient en fait mentionnés dans le contrat. Savez-vous s'ils l'étaient oui ou non?

M. LEWRY: Non. Je ne veux pas suggérer qu'ils étaient écrits dans le contrat, mais je suggère qu'il s'agissait d'un privilège, comme le déclare le Pacifique-Canadien, un privilège mais aussi une partie du salaire, aux yeux de la compagnie de chemin de fer. C'était une des choses ajoutées. Un pensionné ici présent m'a dit aujourd'hui qu'on ajoute $600 à son revenu imposable à cause de ce laissez-passer. Je ne suis pas certain que cela soit exact, mais c'est ce qu'il me dit, qu'on ajoute $600 sur lesquels il doit payer de l'impôt. Je n'ai pas d'expérience personnelle, je l'admets. J'ai de l'expérience personnelle, ma mère étant la veuve d'un pensionné du Pacifique-Canadien.

Il y a eu un an en novembre (et c'est une chose que j'ai dite à la Commission des Transports, lors de la session à Regina) j'ai téléphoné au Pacifique-Canadien pour réserver un passage de Moose Jaw à Vernon, Colombie-Britannique, pour le début de décembre 1964. Je leur ai dit que je voulais un compartiment entier. J'ai pensé que je devais aussi leur dire que ma mère voyageait avec un laissez-passer comme veuve d'un pensionné du Pacifique-Canadien. On m'a dit que je ne pouvais pas faire cette réservation plus tôt qu'une semaine à l'avance. C'était à Moose Jaw, la ville où je demeure. J'ai téléphoné à Regina et en moins de cinq minutes j'ai obtenu la réservation. J'avais négligé de faire des arrangements pour le retour. J'ai retéléphoné au Pacifique-Canadien environ une semaine plus tard pour faire les réservations de retour. On m'a dit que je ne pouvais pas les faire plus tôt qu'une semaine avant le retour. Une semaine avant le retour, je serais à Vernon, Colombie-Britannique. Je n'ai pas employé alors un langage très parlementaire, Monsieur Olson, mais j'ai suggéré que si c'était là ce que je devais faire je pouvais encore m'adresser à Regina. Mais c'est ridicule. Moose Jaw est un centre ferroviaire régional du Pacifique-Canadien. Ils rendent leurs services aussi difficiles et aussi peu commodes que possible à employer.

M. OLSON: Je veux simplement m'assurer de ce fait: oui ou non était-ce écrit dans les conditions du contrat entre le syndicat et le Pacifique-Canadien. Vous dites qu'il était généralement entendu par les deux parties au cours des négociations que ces privilèges de laissez-passer, particulièrement à la retraite, faisaient partie de l'entente globale.

M. LEWRY: Je suggère que c'était partie intégrante du salaire au moment où cela était écrit dans. . . ils reçoivent des privilèges de laissez-passer. Maintenant, comme je l'ai indiqué à Monsieur Pascoe, l'association des cheminots doit vous présenter son point de vue. Ils peuvent répondre à cette question d'une façon plus adéquate.

M. OLSON: Pour clarifier ce point au sujet des conditions d'emploi, votre Honneur, j'aimerais vous questionner sur ce que vous avez appelé un bureau administratif du transport incluant tous les types de transport, etc.

Ceci a été soulevé, comme vous le savez probablement, à presque chacune des séances et ceci nous intéresse grandement parce que nous aimerions découvrir, si possible, comment ceci devrait être organisé, ou du moins entendre

le plus grand nombre possible d'opinions sur le sujet. Vous avez employé les mots «bureau administratif du transport» ce qui est une expression nouvelle, si je peux m'exprimer ainsi. Suggérez-vous que ceci remplace la présente Commission des transports qui agit comme organisme régulateur pour les chemins de fer et certaines autres choses et que ceci devrait aussi remplacer la Commission des transports aériens et la Commission maritime, et ainsi de suite?

M. LEWRY: Nous suggérons qu'ils aient un seul bureau.

M. OLSON: Un bureau administratif.

M. LEWRY: Si nécessaire. Notre problème maintenant quant à la présente Commission des transports est que nous sentons qu'ils sont partiaux envers la compagnie de chemins de fer parce que la plupart d'entre eux ont déjà fait partie du personnel ferroviaire. Il est difficile à cause de leurs termes de référence de faire valoir le point de vue économique. Ils admettent qu'ils n'ont pas considéré le point de vue économique en ce qui concerne le *Dominion*. Nous suggérons d'établir, si nécessaire, un bureau du transport sur le plan administratif pour régler et contrôler toutes les formes de transport.

M. OLSON: Ce bureau devrait-il aussi s'occuper principalement ou du moins...Devait-il s'occuper de déterminer la politique générale du transport aussi bien que de l'administrer?

M. LEWRY: Je crois qu'ils devraient certainement faire au parlement des recommandations sur la politique à suivre. Après tout, les termes de référence sont établis par le parlement. La ligne de conduite est tracée par le gouvernement.

M. OLSON: Votre Honneur, le dernier sujet que je veux discuter avec vous est la déclaration que vous avez faite à savoir que le National-Canadien devrait se charger d'une partie du service de voyageurs du Pacifique-Canadien. Au bas de la page 6, je crois, vous dites «un programme coopératif où le service des voyageurs serait confié aux Chemins de fer nationaux qui sont apparemment intéressés à fournir et à développer un service dont on a grandement besoin». J'aimerais savoir si vous suggérez que cela soit fait à l'échelle nationale ou seulement dans certaines régions particulières ou pour des services particuliers.

M. LEWRY: Naturellement, mon opinion personnelle, monsieur Olson, c'est qu'on devrait prendre toute l'affaire et laisser le National-Canadien s'en occuper. Ils sont préparés à donner un service de chemin de fer et apparemment à donner le service de voyageurs que le Pacifique-Canadien n'est pas prêt à donner. Je crois que cela devrait être fait à l'échelle nationale.

M. OLSON: Eh bien, parlez-vous maintenant de tous les services du Pacifique-Canadien ou simplement du service des voyageurs?

M. LEWRY: Non. Mon opinion personnelle, c'est que les chemins de fer devraient être nationalisés.

M. OLSON: Eh bien, voilà un argument différent de ce que vous dites ici.

M. LEWRY: Comme je l'ai dit quand nous étions à Ottawa, ce que nous voulons c'est un service de chemins de fer pour voyageurs adéquat, économique, raisonnable, sur une base coopérative, et la nationalisation si nécessaire... A titre d'exemple, puis-je suggérer que nous pourrions, si nécessaire, faire se relayer le Pacifique-Canadien et le National-Canadien pour donner un service d'ici à Saskatoon. Avoir la correspondance avec le National-Canadien si le Pacifique-Canadien n'est pas prêt à donner un système national transcontinental. voyageurs, donc ils ne le considèrent certainement pas comme un fardeau.

M. OLSON: Je suis particulièrement interressé par les mots «programme coopératif» pour le service des voyageurs, et encore je ne comprends pas très

bien si vous proposez cela comme un projet provincial simplement pour la région de Moose Jaw ou si cela devrait être entrepris sur une plus grande échelle.

M. LEWRY: Non. Je pense que cela devrait être fait sur une plus grande échelle. C'est ce que vous faites maintenant dans l'est.

M. OLSON: Où?

M. LEWRY: Eh bien, nous avons donné ordre au National-Canadien de s'occuper de certains des trajets qui ont été abandonnés par le Pacifique-Canadien. Ils le font pour les trains en commun. Ils le font pour l'exploitation des cours d'entreposage. Ils coopèrent. Pourquoi ne pourriez-vous pas faire cela pour le service des voyageurs?

Le PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin, messieurs, je voudrais souligner que mon intention est de continuer la séance jusqu'à une heure et de la suspendre jusqu'à une heure pour le déjeuner. Les exposés que nous entendrons avant le déjeuner, pour rendre service à certaines personnes qui ne désirent pas attendre, seront les derniers interrogatoires sur le mémoire de la ville de Moose Jaw, et la ville de Regina sera ensuite entendue en la personne du maire H. H. P. Baker, et je pense que cela nous occupera probablement jusqu'à une heure.

M. FAWCETT: Monsieur le président, M. Olson a abordé un sujet qui m'intéresse, et c'est à propos d'une politique ou d'un programme de coopération entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien pour s'occuper du service des voyageurs. Je crois que je dois dire au départ que je doute que le transport ferroviaire des voyageurs puisse être lucratif. L'expérience que j'ai eue dans les chemins de fer a été telle que je ne crois pas que cela devienne jamais une affaire lucrative. Bien qu'il soit possible que cela paye les dépenses et donne un très faible profit, je ne crois pas que cela puisse être considéré comme une entreprise à bénéfices et c'est pourquoi je veux aborder cette question dont a parlé M. Olson, c'est-à-dire, exprimons-nous ainsi, charger le National-Canadien du fardeau d'un service supplémentaire de voyageurs qui n'est pas, j'en suis persuadé, une affaire profitable, et par le fait même placer le National-Canadien dans la situation de ne pas pouvoir s'occuper du transport des marchandises. Nous allons nous mettre ici dans une situation dans laquelle nous aurons à envisager des octrois. A votre avis, devrions-nous subventionner s'il devient nécessaire de passer le service de voyageurs du Pacifique-Canadien au National-Canadien? Croyez-vous que les citoyens du pays seraient prêts à subventionner cela largement, parce que je suis sûr que c'est une éventualité que le pays aurait à envisager.

M. LEWRY: Oui. Je dirais qu'ils le sont. Nous sommmes prêts, les citoyens de Moose Jaw, les citoyens de Regina, presque chaque ville est prête à subventionner un système en autant que le service local requis par les villes est affecté. Si le service est requis à l'échelle nationale, alors il doit être subventionné. En ce qui concerne la question de coopération, je trouve étrange qu'à tous les deux soirs quand j'écoute les nouvelles au réseau canadien de télévision on nous dise que le bulletin de 11 heures nous a été transmis grâce au service conjoint de télécommunications du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Ils peuvent coopérer à l'échelle nationale pour une entreprise lucrative, mais apparemment ils ne peuvent pas coopérer ou ils refusent de coopérer pour un système de voyageurs qui est nécessaire.

M. FAWCETT: Je voulais que cela soit au procès-verbal parce que je sens que ce sera une des chose dont nous allons devoir nous occuper. Par le fait que le National-Canadien devra assumer la charge du service des voyageurs dont le

Pacifique-Canadien ne veut évidemment plus s'occuper, nous allons certainement faire face à d'autres...

M. LEWRY: Nous ne considérons pas ceci comme une charge, monsieur Fawcett, parce qu'ils disent dans leur rapport que les revenus du service des voyageurs sont augmentés de six millions et demi. Ils recherchent le service des voyageurs, donc ils ne le considèrent certainement pas comme un fardeau.

M. FAWCETT: Eh bien, je ne veux pas commencer une discussion avec les experts du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien, mais je vais simplement exprimer l'opinion sincère que, bien que je crois que leurs revenus aient pu augmenter, je suis aussi convaincu que leurs dépenses ont augmenté et j'affirme catégoriquement que je ne crois pas que le service des voyageurs soit une affaire lucrative et c'est pourquoi je pense que nous devrions nous attendre à des subventions additionnelles. C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le Président.

M. BELL: Comme question supplémentaire, je voudrais simplement demander au témoin s'il laisserait le transport des marchandises au Pacifique-Canadien.

M. LEWRY: Quant à moi, je nationaliserais tout le bazar.

M. REID: Monsieur Lewry, vous avez lu quelques extraits du rapport du National-Canadien. Le rapport du Pacifique-Canadien donnait-il un chiffre quant au déficit sur le transport des voyageurs?

M. LEWRY: Pas sans le vérifier; je ne crois pas. Ils disent qu'ils ont atteint un total de 58.3 millions de dollars pour l'année... comme revenu du service des voyageurs.

Apparemment, cela représente 7.1 du revenu total.

M. REID: Mon impression est (on peut me corriger) que le déficit du service des voyageurs était d'environ 45 millions, dans le déficit total. Ils ont fait un profit d'environ 40 millions et après avoir payé leurs frais fixes ils avaient un déficit total de 45 millions.

Mais ils avaient un déficit de proportions substantielles dans leur service des voyageurs et bien qu'ils aient pu augmenter le revenu, le déficit a aussi augmenté.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Reid, nous n'enquêtons pas là-dessus pour le moment. Bien que ce soit dans le mémoire; il y a certaines comparaisons entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Vous allez avoir l'occasion d'examiner le National-Canadien quand ils comparaîtront devant nous.

M. REID: Je voudrais vous poser une question sur l'efficacité d'autres services de voyageurs. Quel service d'autobus est fourni, disons, entre Moose Jaw et Regina?

M. LEWRY: Nous avons le ministre ici. Il est le ministre en charge. Je pense que le service est suffisamment adéquat.

M. REID: Ce qui me tracasse c'est que tout au long des séances que nous avons tenues nous avons trouvé le service d'autobus passablement adéquat. Dans plusieurs cas, le trajet se fait beaucoup plus en douceur et il me semble qu'il y a presque une distinction de classe entre ceux qui emploient le service d'autobus et ceux qui désirent employer le service ferroviaire, et ce n'est pas que le service soit meilleur ou que le voyage soit plus confortable. C'est seulement que dans l'ouest il semble ancré dans les esprits que le service

ferroviaire est le système de transport, et on ne s'est pas réellement rendu compte du fait qu'il y a aussi d'autres méthodes qui sont aussi bonnes et peut-être meilleures. Il y a plus de souplesse. Feriez-vous des commentaires.

M. LEWRY: C'est la seule liaison que nous ayons dans le moment.

M. REID: Est-ce qu'on s'en sert?

M. LEWRY: Je dirais que oui.

M. REID: En d'autres mots, il ne serait pas réellement nécessaire d'établir un service ferroviaire quotidien d'ici à Saskatoon ou d'ici à Regina si le service d'autobus fournissait un moyen adéquat de transport.

M. LEWRY: Le service est plus rapide par train que par autobus; ce serait une des choses à considérer.

M. REID: Vous avez fait le commentaire que le Pacifique-Canadien essaie de se débarrasser du service des voyageurs. Pourriez-vous me dire quand cela a commencé et quelle forme cela prend?

M. LEWRY: Vous étiez à l'audience quand je suis allé à Ottawa.

M. REID: Oui, j'y étais.

M. LEWRY: J'ai suggéré que cela a commencé quand Buck Crump était contremaître de nuit à Moose Jaw en 1936 quand j'étais un employé du Pacifique-Canadien.

M. REID: Nous savons par le témoignage du Pacifique-Canadien qu'ils ont commencé une campagne délibérée en 1955 quand ils ont mis le *Canadian* en service. Nous savons que dans une tentative pour mousser cette campagne ils ont réduit les tarifs en 1961 pour attirer les voyageurs et nous savons qu'il y a eu une diminution constante d'une année à l'autre quant au nombre des voyageurs. Dans votre propre mémoire, à la première page, vous soulignez que la ligne du Sault a abandonné le service des voyageurs il y a environ 5 ans. Je suggère que peut-être le Pacifique-Canadien a-t-il un argument valable quand il dit qu'il n'a pas déserté les voyageurs, que ce sont les voyageurs qui l'ont déserté.

M. LEWRY: C'est vrai. Je crois que vous pouvez le dire. Mais en même temps vous devez admettre que les voyageurs ont déserté le Pacifique-Canadien à cause du service pourri qu'on leur donnait.

M. REID: Le fait est qu'ils donnaient un excellent service et qu'ils ont fait de leur mieux pour le vendre et que, devant la persistance de déficits astronomiques, selon eux, ils se sont vus forcés de l'abandonner. Ils se sont vus forcés de diminuer la qualité du service. Ils n'avaient pas les moyens de maintenir tout cet équipement avec les revenus qui entraient.

M. LEWRY: Je dirais qu'ils ont diminué la qualité du service depuis plusieurs années et qu'ils n'étaient pas prêts à faire face aux changements modernes qui étaient nécessaires pour fournir un meilleur service.

M. REID: Quels changements modernes?

M. LEWRY: Les repas et...

M. REID: Ont-ils toujours eu la réputation de.....

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous nous engageons dans une discussion, monsieur Reid. Nous ne sommes pas ici pour discuter. Donc posez vos questions et le témoin va donner ses réponses. Ne commençons pas à discuter sur des questions d'opinion.

M. CARON: Juste une correction ici, monsieur le président. Monsieur Reid a dit que le déficit était de 45 million. Nous pouvons constater dans le rapport qu'il est seulement de 23.9 millions.

M. REID: Non. Vous parlez du Pacifique-Canadien, monsieur Caron. Je parlais du déficit du National-Canadien.

M. BALLARD: J'ai été très intéressé par la lecture de la copie du *Trade and Commerce magazine* qui a été placée sur nos pupitres ce matin et j'ai été intéressé par une chose que l'on mentionne ici au sujet des usines de potasse Kalium et j'ai été surpris de le voir mentionné aussi dans votre mémoire. Je suis un peu troublé par le fait que vous disiez dans votre mémoire que la compagnie Kalium considère établir son bureau-chef à Moose Jaw, mais qu'ils y pensent à deux fois à cause des difficultés de transport jusqu'à Moose Jaw. Pensez-vous que si le service ferroviaire en direction de Moose Jaw était amélioré la Kalium considérerait d'établir un bureau ici?

M. LEWRY: Je crois que la chose importante quant à eux est le service aérien, pas un service de transport régulier. Ce n'est pas ce que je veux dire. Nous n'avons même pas un terrain d'atterrissage utilisable dans toutes les températures hors de la base de l'ARC. Nous apprécions la base de l'ARC, mais nous pensons que nous avons besoin de facilités aérienes autres que celles de l'ARC qu'elles soient municipales ou qu'elles relèvent de l'entreprise privée.

M. BALLARD: Je note aussi dans ce mémoire que vous avez deux aérodromes? Vous dites que vous avez deux aérodromes à Moose Jaw. Appartiennent-ils tous les deux à des compagnies privées?

M. LEWRY: Nous avions un aéroport municipal là et il s'est développé et a dû déménager. L'autre est un terrain d'atterrissage privé qui n'est pas tous climats et n'est pas éclairé.

M. BALLARD: Les avions privés atterrissent-ils à la base de l'ARC?

M. LEWRY: Dans un cas d'urgence, ou si des arrangements ont été faits, ils peuvent atterrir là.

M. BALLARD: Au sujet d'une couple de commentaires que vous avez faits dans votre mémoire, je me demande si...vous dites que le maire de Regina est ici et il vous surveille quand vous dites que la ville de Regina a un excellent service aérien.

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Ballard. Je pense, comme je l'ai mentionné avant le mémoire sur le service aérien, qu'il ne me semble pas que nous puissions parler des lignes de service aérien sauf quand le sujet aura un rapport avec celui des services ferroviaires. Je crois que vos premières questions sur le service aérien étaient pertinentes parce que vous essayiez de découvrir si certaines industries installeraient des bureaux si elles avaient un transport ferroviaire. Le maire a indiqué qu'elles ne le feraient pas. J'aimerais que vous ne touchiez pas aux services aériens.

M. BALLARD: La seule question que j'ai encore à poser, votre Honneur, est la suivante: avez-vous fait une demande au bureau des commissaires du transport? Vous sembliez indiquer dans votre réponse à Monsieur Olson que le bureau des commissaires du transport a des préjugés en faveur des chemins de fer. Avez-vous découvert dans vos audiences, ou avez-vous eu l'impression dans vos audiences que le bureau des commissaires du transport était partial envers les intérêts des chemins de fer?

M. LEWRY: Je crois que c'est le sentiment général. Nous pensons ainsi parce que tout ce que demande le Pacifique-Canadien, il l'obtient.

M. ANDRAS: On a beaucoup parlé, au cours des séances, des obligations qu'a le Pacifique-Canadien, à la suite des accords de 1880, ratifiés par la loi de 1881 qui donnent des concessions de terrain, etc. Pourriez-vous nous donner des

détails sur les effets qu'ont eus sur la ville de Moose Jaw au cours des années ces concessions de terrain qui existent ici ou toute autre concession qui a été faite à la suite de cette entente? Je veux parler de leur valeur pour le Pacifique-Canadien en rapport avec leur existence dans la ville de Moose Jaw.

• (12.12 p.m.)

M. LEWRY: Je n'ai pas de chiffre. Je devrais l'avoir. Nous perdons des milliers de dollars chaque année parce que nous ne pouvons pas taxer la principale voie du Pacifique-Canadien qui passe à travers la ville. Nous croyons que c'est injuste. Ils font un don pour remplacer les taxes en ce qui concerne les propriétés qu'ils ont le long de la voie principale et qui sont louées. Ceci est porté au compte du locataire. Je devrais regarder l'évaluation de chacune de ces propriétés pour voir à combien chacune serait évaluée. Sur une période de plusieurs années, cela irait dans les millions de dollars. A notre point de vue, le Pacifique-Canadien nous doit ces sommes.

M. SHERMAN: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le Président. Je voulais demander, monsieur Lewry, quand s'est développé ce sentiment qu'il n'était pas juste que la ville ne puisse pas taxer la propriété du Pacifique-Canadien. Je pose cette question parce que cela a un rapport avec un problème existant dans ma ville de Winnipeg. Quand le Pacifique-Canadien procurait un service de voyageurs adéquat, existait-il le sentiment que la situation qui lui permettait d'éviter les taxes était injuste ou bien ce sentiment était-il né avec...

M. LEWRY: J'étais là de 1950 à 1956 et l'association des municipalités urbaines tout comme le gouvernement provincial en ces années-là demandaient de pouvoir taxer le Pacifique-Canadien. En ce temps-là, le service ferroviaire était plutôt adéquat.

M. SHERMAN: Il ne s'agit donc pas d'un sentiment de représailles. La ville a toujours voulu le droit de taxation?

M. LEWRY: Mon sentiment est que pour chaque propriété nous fournissons des services municipaux et que ceux qui utilisent ces services doivent les payer. Et cela ne devrait pas seulement être fait pour le Pacifique-Canadien, mais pour tout autre genre de service, y compris le gouvernement.

M. O'KEEFE: A propos de la nationalisation, monsieur le maire, je crois que votre déclaration était «nationaliser tout le bazar». Indiqueriez-vous exactement pourquoi vous le feriez? Avez-vous une ou deux raisons?

M. LEWRY: Je pense que nous obtiendrions un service beaucoup meilleur que celui que nous avons. Nous avons un meilleur service du National-Canadien. Je crois qu'il existe un service nationalisé maintenant, le National-Canadien, faisant de la concurrence à une entreprise privée; apparemment ils se coupent la gorge réciproquement. Il s'agit d'un service nécessaire. Les octrois sont nécessaires pour donner le service. Alors prenons tout en mains et faisons-en une affaire qui marche, sous l'égide du gouvernement canadien. Le transport ferroviaire et le service ferroviaire des voyageurs sont une nécessité, donc nationalisons-les.

M. O'KEEFE: Avez-vous les mêmes sentiments envers le service d'autobus? Le service d'autobus est une forme de transport.

M. LEWRY: Je suis un socialiste dans une province socialiste, monsieur, et je pense de cette façon.

Puis-je dire, monsieur le Président, que l'on vient de me faire savoir qu'il nous tombe une autre tuile sur la tête. Malair, de Swift Current, va cesser le service aérien jusqu'à Moose Jaw jusqu'à ce que nous fassions un terrain d'atterrissage convenable.

M. O'KEEFE: J'espère que vous pourrez trouver l'argent pour le faire, monsieur le maire.

M. LEWRY: J'ai $36,000 à remettre à M. Pickersgill.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le maire, je veux vous remercier, ainsi que votre ville, pour avoir présenté ce mémoire. Nous avons déjà eu le plaisir de vous recevoir à Ottawa avec les maires de l'Ouest canadien et je tiens à vous remercier pour avoir organisé cette visite de la ville, ce matin. Je regrette qu'il n'y en ait pas plus d'entre nous qui ait pu y participer, mais il y a eu une certaine confusion au sujet de l'heure du départ et nous avons pensé que la visite avait été annulée alors qu'il s'agissait du contraire. Nous espérons vous voir de nouveau cet après-midi.

M. LEWRY: Merci, Monsieur le président, pour être venu à Moose Jaw une fois de plus, au lieu d'être allé à cet autre endroit, à 40 milles à l'est d'ici. Est-ce que le maire est encore ici?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant de demander le mémoire de la ville de Regina, MM. Lionel Codair et W. S. Hall devaient présenter un mémoire pour la circonscription électorale de Gravelbourg. Toutefois, ces deux mémoires traitent d'une question qui ne nous a pas encore été soumise. Il s'agit de l'abandon des chemins de fer, et j'ai pris l'initiative, au nom du comité, d'avertir ces messieurs lorsque le Comité étudiera cette question, une autre fois. Nous allons placer ces mémoires dans nos dossiers et, au moment voulu, nous avertirons ces messieurs et étudierons leurs mémoires.

Nous avons maintenant devant nous un monsieur de Regina, son honneur le maire H. H. P. Baker. Vous avez déjà devant vous les mémoires qui ont été présentés par la ville.

Le maire H. H. P. Baker (*Regina*): Monsieur le président, j'aimerais d'abord saluer le Comité et lui souhaiter la bienvenue dans cette région et dans la ville jumelle de Moose Jaw. J'espérais que vous viendriez 40 milles à l'est d'ici, mais je suis heureux de me trouver dans cette belle ville de Moose Jaw. Je suis heureux de pouvoir présenter ce mémoire au nom de notre ville, et je vais en donner lecture. Il est assez long, mais je pense qu'il peut clarifier certains points, pour qu'il n'y ait pas trop de questions. Toutefois, nous verrons ce qui arrivera.

Monsieur le président, les citoyens de la ville de Regina s'inquiètent vivement des objectifs exprimés par le Pacifique-Canadien. On se rend compte que vous désirez limiter les vues exprimées au sujet du programme actuel et des plans d'avenir des services de voyageurs. Nous prenons bonne note de cette limitation. Toutefois, nous devons tenir compte de certains points pour démontrer que «les objectifs exprimés par le Pacifique-Canadien ne sont pas dans les meilleurs intérêts de la ville de Regina».

Dans les années 1880, le Pacifique-Canadien tout comme d'autres compagnies de chemin de fer, recherchait l'appui du public pour obtenir sa part du «gâteau», soit le droit de participer au développement de l'Ouest canadien. A ce moment-là, le Pacifique-Canadien envisageait tout en ensemble comprenant un service de voyageurs, un service de transport des marchandises, etc., pour ne pas dire un service de colonisation. Il désirait apparemment cumuler tous les services en vue de réaliser un profit, ou une perte minimum. Les discussions de 1880 ont abouti à un accord entre le Pacifique-Canadien et le gouvernement canadien. Cet accord a été ratifié par la loi du 26 février 1881 qui prévoit «le

maintien et l'exploitation efficaces, à perpétuité, du Pacifique-Canadien». C'était une part du «gâteau» et le Pacifique-Canadien avait gagné.

La voie principale du Pacifique-Canadien a atteint Regina pour la première fois il y a 84 ans. Depuis cette date, la ville qui était un petit poste, est devenue une belle ville moderne de 130,500 habitants, une capitale et une ville universitaire. Cette ville, qui a longtemps été le centre de service et de distribution d'une riche région agricole, est devenue un centre industriel et commercial offrant toutes les installations pour les congrès et dont, entre parenthèses, le plus grand hôtel est l'hotel Saskatchewan du Pacifique-Canadien. Au cours des deux prochaines années, ces installations seront considérablement agrandies en vue de recevoir les plus importants congrès nationaux.

Jusqu'au début de 1960, Regina était bien desservi par le Pacifique-Canadien et son service de voyageurs transcontinental. En 1960, on a abandonné graduellement le service de voyageurs et, en même temps, le Pacifique-Canadien a nui à celui-ci par différents moyens tels que (1) un service de piètre qualité; (2) des horaires qui ne conviennent pas; (3) une augmentation du prix des billets; (4) le refus de vendre des places disponibles à bord de ses trains (5) un système de réservation des places inadéquat et (6) ses efforts pour attirer les voyageurs et assurer un service de voyageurs qui ne se compare pas avantageusement avec celui du National-Canadien.

Cette action du Pacifique-Canadien est et a été au détriment de la ville de Regina et de tout le Canada. La discontinuation du service de voyageurs supprimerait une importante voie de communication pour les habitants de Regina, de même que pour le reste du Canada, qu'il s'agisse de l'Est ou de l'Ouest. On doit se rappeler que, parmi les grandes raisons nationales, politiques et économiques pour lesquelles ce chemin de fer a été construit, la principale raison était d'unir l'Est et l'Ouest, de développer l'Ouest et de créer une nation.

Cette évolution antérieure est un fait. Elle a lieu malgré le fait que l'accord de 1881 prévoyait «le maintien et l'exploitation efficaces du Pacifique-Canadien». Nous ne croyons pas qu'on puisse soutenir à juste titre que la compagnie peut remplir son engagement uniquement en transportant de la marchandise et en assurant un service de voyageurs seulement là où il peut réaliser un profit. C'est la position que le Pacifique-Canadien semble prendre et exprime de temps en temps, par écrit. Pour citer un exemple, le Pacifique-Canadien souligne les pertes subies par son service de voyageurs et qui, en 1964, se chiffrent à près de $26,000,000, et affirme que les trois quarts environ de ces pertes découlent du service de voyageurs transcontinental. Lorsque ces chiffres se rapportent au bilan du *Dominion*, on en conclut qu'une partie des pertes subies par le service de voyageurs transcontinental résulte de l'exploitation du *Canadian*. La compagnie déclare:

> «Pour remplir ses obligations et exploiter son service efficacement, le Pacifique-Canadien doit prendre des mesures en vue d'éliminer ces pertes».

Apparemment, la politique à ce sujet, est d'éliminer les pertes en éliminant le service de voyageurs et particulièrement le service de voyageurs transcontinental à qui on impute apparemment près des trois quarts des pertes de 1964.

Nous prétendons modestement que les mots «maintien et exploitation efficaces du Pacifique-Canadien» sont interprétés d'une façon trop étroite, en ce que les mesures proposées pour éliminer les pertes entraînent l'élimination de l'une des principales raisons de la construction d'un chemin de fer et de l'octroi d'importants subsides, concessions, pouvoirs et franchises accordés à la compagnie, moyennant son engagement non seulement à construire les deux sections du chemin de fer qu'elle s'était engagée à construire et à équiper, à maintenir et à exploiter, mais aussi à équiper, maintenir et exploiter les sections du chemin de fer que le gouvernement du *Dominion* avait déjà terminé et qu'il avait alors cédé par contrat et que le gouvernement devait remettre à la compagnie lorsqu'il serait terminé, le tout formant le Pacifique-Canadien que la compagnie s'est engagée à maintenir et à exploiter efficacement, à perpétuité.

Nous croyons que le Pacifique-Canadien ne peut pas prétendre n'être qu'une entreprise privée ordinaire qui est libre de faire ce qu'elle veut avec son avoir et d'exploiter le chemin de fer uniquement au bénéfice de ses actionnaires, sans égard à ses obligations envers le peuple canadien au nom duquel et pour le bénéfice duquel le gouvernement canadien a aliéné de vastes et précieuses ressources, au moyen de subsides, de dons et de concessions accordés à la compagnie en retour de son engagement à exploiter efficacement le Pacifique-Canadien, et point n'est besoin de dire que ce contrat et cet engagement à exploiter efficacement le chemin de fer ne voulaient pas tout simplement dire que la compagnie devait l'exploitr au profit de ses actionnaires, mais plutôt que l'exploitation efficace du Pacifique-Canadien devait se faire au profit de la nation et de son peuple. Le «gâteau», qu'il soit bon ou mauvais, doit continuer à desservir les citoyens de Regina et tout le Canada.

Le gouvernement du *Dominion* a remis à la compagnie les sections du chemin de fer que le gouvernement avait construites et défrayées, et, par la suite, elles sont devenues entièrement la propriété du Pacifique-Canadien. En plus du subside de base de $25,000,000 et de 25,000,000 d'acres de terrain renfermant de précieux minerais, la compagnie a reçu, en vertu de l'article 16 du contrat, une exemption de taxes sur sa voie principale, accordée par le Dominion, toute province créée ultérieurement ou toute municipalité de cette dernière. Cette seule exemption vaut plusieurs millions de dollars.

Un graphique de ce que cette exemption coûte aux contribuables de cette ville est démontré par le fait qu'en l'absence de cette exemption, la ville de Regina percevrait annuellement du Pacifique-Canadien la somme de $249,-538.15. Ce montant doit alors être payé par les autres contribuables de la ville. Ce fardeau demeurera et augmentera aussi longtemps que cette exemption demeurera en vigueur. Cette situation demande une initiative parlementaire. Le gouvernement du Dominion ayant accordé l'exemption, a été obligé, lorsqu'il a créé la province de Saskatchewan d'enlever à celle-ci le pouvoir de porter atteinte à cette exemption. De même, les concessions de terrain, y compris les précieux minerais, ont été faites avant que la province soit créée et, lorsque les ressources naturelles ont été remises à la province en 1930, elles ne comprenaient pas les ressources naturelles qui avaient été aliénées, en vertu du contrat passé avec le Pacifique-Canadien. Ces questions doivent être revues par le Parlement. C'est peut-être le moment opportun de procéder à cette enquête et à cette étude, après avoir attiré l'attention sur les injustices de la situation, par

différentes indications voulant que la compagnie, alors qu'elle désire conserver les bénéfices du contrat, ne désire plus être liée par son engagement, que voici:

> «...moyennant l'exécution et l'exploitation perpétuelles et efficaces du chemin de fer par ladite compagnie, telles que stipulées dans ledit contrat, le gouvernement peut accorder à la compagnie un subside de $25,000,000 en espèces, et de 25,000,000 d'acres de terrain ... moyennant ces engagements, le gouvernement convient d'accorder à la compagnie un subside en espèces de $25,000,000 et un terrain de 25,000,000 d'acres, pour lesquels subsides le Pacifique-Canadien devra être terminé et équipé, maintenu et exploité...»

Quatre statuts ont été adoptés et autant de compagnies formées pour la construction du chemin de fer, mais elles n'ont abouti à rien. On peut recueillir une indication de l'attitude des parties, quant aux subsides, dans une disposition de l'un de ces statuts adoptés sept ans plus tôt. Elle prévoyait que, dans tout contrat de construction de chemin de fer, ou de toute partie d'un chemin de fer, le gouvernement canadien se réservait le droit d'acheter celui-ci à un prix égal au prix véritable de la construction, plus 10 p. 100.

> «les subsides en terrain et en espèces accordés ou payés par le gouvernement pour la construction dudit chemin de fer étant d'abord déclarés ou déduits du montant à payer, le terrain vendu étant évalué au plein montant que les entrepreneurs peuvent avoir reçu de la vente de ces terrains, comme on a pu les vendre.»

Le rapport de la Commission royale sur les transports, en 1961, lorsqu'il traite des services de voyageurs, se rapporte à plusieurs reprises à «l'obligation historique, traditionnelle et institutionnelle» du chemin de fer «d'assurer un service de voyageurs», et souligne que la construction de bonnes routes, l'usage répandu des automobiles privées pour le transport des gens sur de courtes ou de moyennes distances, l'exploitation de compagnies d'autobus à des tarifs «qui concurrencent sérieusement les tarifs des chemins de fer» et qui peuvent offrir un service de voyageurs plus fréquent dans des régions peu peuplées, et l'expansion des compagnies aériennes ont entraîné une situation où «le gros des voyages interurbains se fait par d'autres moyens de transport que les chemins de fer.» Rapport de la Commission royale sur les transports, Ottawa. Imprimeur de la Reine, 1961, volume 1, pages 43-45.

Il faut toutefois souligner que les chiffres fournis par la compagnie indiquent clairement qu'un grand nombre de personnes au pays utilisent encore le service de voyageurs du Pacifique-Canadien, et que les chiffres de l'année dernière accusent une augmentation sur ceux de l'année précédente. En 1964, il y a eu 3.1 p. 100 plus de voyageurs transportés par le Pacifique-Canadien, soit 6,997,202 voyageurs, ce qui représente une augmentation de 248,000 sur 1963. En 1964, la compagnie a connu une augmentation de 21.9 p. 100 en milles-voyageurs sur 1964, soit 1,023,475,000. Rapport annuel de 1964, Pacifique-Canadien, page 39.

On doit se rappeler aussi que les moyens de transport évoluent encore et continueront à évoluer. Les Canadiens voyagent plus que jamais. Les voyages par automobile et par avion n'attirent pas tous les gens, particulièrement les personnes âgées qui insistent pour voyager par chemin de fer. Nous devons cela

à nos citoyens âgés et le Pacifique-Canadien pourrait développer ce service de voyageurs pour les amener à utiliser davantage le service de voyageurs assuré.

La Commission royale sur les transports, susmentionnée, a été très franche et directe dans ses vues sur la place du service de voyageurs dans l'ensemble de la question des transports, et considérait les pertes des services de voyageurs comme un fardeau reposant sur d'autres services, mais le rapport établit clairement que les commissaires n'ont envisagé aucune initiative précipitée. Le rapport indique clairement que la Commission envisageait une politique à long terme et aussi à court terme quant aux services de voyageurs. La politique à long terme voulait que «les chemins de fer doivent éventuellement retirer tous les services de voyageurs non rentables...» Néanmoins, à cet égard, elle a pris soin de préciser que: «une suppression immédiate et brusque des services de voyageurs non rentables provoquerait des bouleversements dépassant de loin les avantages à en retirer».

La politique à court terme portait sur la recherche de moyens, alors que les services de voyageurs sont en exploitation, pour empêcher les pertes d'affecter d'autres moyens de transport. A ce propos, il faut noter que le principal objectif de la Commission était de recommander des mesures pour éliminer les causes d'injustice dans les structures du tarif-marchandise, et la suppression du «fardeau des pertes subies par les services de voyageurs et reposant sur les usagers des chemins de fer était nécessaire à cette fin». La Commission déclarait:

> «Le public, dans son ensemble, a déjà indiqué ses préférences pour d'autres moyens de transport et, sauf dans certains cas où il n'y a pas d'autres moyens de transport terrestres, nous envisageons le moment où les compagnies de chemin de fer assureront des services de voyageurs seulement dans ces régions où ils sont rentables. Dans l'intervalle, il est, nous le répétons, plus important que le fardeau résultant de ces pertes subies par les services de voyageurs ne repose plus sur les expéditeurs de marchandises.»

Au sujet de cette déclaration, la question ne se pose-t-il pas de savoir s'il est nécessaire de rejeter ces pertes, où elles se produisent, sur les expéditeurs de marchandises? Cela ne serait pas nécessaire si les profits que la compagnie retire des vastes ressources agraires et minières qu'elle a reçues en retour d'une exploitation efficace du chemin de fer, servaient à combler les pertes de ces services. Il ne serait plus nécessaire alors de faire reposer ce fardeau sur les expéditeurs de marchandises. Dans son mémoire présenté en 1961 à la Commission royale sur les transports, la province de Saskatchewan affirmait:

> «Les autres avoirs et entreprises du Pacifique-Canadien provenant de l'aide publique substantielle que la compagnie a reçue du gouvernement canadien sont disponibles pour les emprunts de tout capital supplémentaire requis pour des améliorations, le matériel roulant, etc., et sont aussi une source de profits. Tous les avoirs de la compagnie devraient servir de réserve pour soutenir l'exploitation continue du chemin de fer».

En 1964, les profits de sa filiale, la *Canadian Pacific Investments Limited*, se chiffraient à $19,229,131. Ce chiffre a été porté à $20,059,881 par suite d'un profit net résultant de la vente de quelques titres. La *Canadian Pacific Investments* a gardé $5,727,425 dans son «compte de recettes retenues» et le solde de $14,332,456 a été versé au Pacifique-Canadien par voie de dividendes. Le Paci-

fique-Canadien a immédiatement distribué tout ce montant à ses actionnaires, sous forme d'un dividende supplémentaire de $1, en plus du dividende ordinaire de $1.50 versé pour ses actions ordinaires.

Rapport annuel de 1964 du Pacifique-Canadien, pages 23 et 24. Ce revenu provient largement d'avoirs tels que des terrains et des richesses minières que la compagnie a reçus du gouvernement canadien moyennant l'exploitation du chemin de fer, et la question se pose de savoir si le revenu de ces avoirs ne devrait pas servir à assurer le service. Est-il juste ou raisonnable de remettre les profits des entreprises de la compagnie à un seul groupe, c'est-à-dire ses actionnaires, alors que les pertes subies dans d'autres domaines de l'exploitation reposent sur les expéditeurs de marchandises, et, indirectement, sur tout le peuple canadien qui a, après tout, fourni ces terres et ces richesses minières d'où découle ce profit?

Les profits de la *Canadian Pacific Investments Limited* prennent une grande importance lorsqu'on s'aperçoit qu'ils étaient égaux à près de 50 p. 100 des profits nets réalisés par le chemin de fer pendant l'année. Sur les recettes de $510,144,989 du chemin de fer, les profits nets du chemin de fer se chiffraient à $43,464,655. Après addition d'autres revenus divers et déduction des frais généraux, le revenu net du chemin de fer et de différentes sources atteint $44,069,952. Si à ces chiffres on ajoute les profits de la *Canadian Pacific Investments Limited,* le total des profits atteint $64,129,833.

Le revenu net de la *Canadian Pacific Investments Limited* était, selon les chiffres de la compagnie, plus que suffisant pour combler les pertes subies, non seulement par le *Dominion*, mais par tout le service de voyageurs de la voie principale.

De plus, étant donné les profits du chemin de fer et de diverses sources qui atteignaient $44,069,952, on a prévu ce qui suit: après avoir payé le dividende sur les 4 p. 100 des actions privilégiées de $3,390,958, la compagnie a payé son dividende ordinaire de $1.50 sur les actions ordinaires, au montant total de $21,498,684, ce qui donne un total de $24,899,642 en dividendes provenant des profits du chemin de fer. Il restait un solde de $19,181,210 sur tous les profits du chemin de fer, solde qui a été porté au «compte de recettes retenues» qui, au 31 décembre 1964, atteignait $681,988,499.

Les ventes effectuées de temps en temps par la compagnie peuvent nous donner certaines indications quant à la valeur des terrains reçus en subsides. En 1963 et 1964 seulement, les profits nets réalisés par suite de la vente de terrains, d'emplacements de villes et d'autres propriétés, ainsi que l'indiquent les livres de la compagnie, ont atteint $90,469,891, montant qui a été versé au «compte de recettes retenues» de la compagnie, ces deux années-là.

Le déplacement de ses voies de chemin de fer dans plusieurs centres urbains importants dégagera des propriétés de valeur, susceptibles de développement commercial. Lorsque ce développement se fera, les terrains actuellement portés à leur valeur comptable nominale atteindront leur valeur réelle et apporteront des sommes d'argent importantes dans la caisse de la compagnie ou dans la caisse de la Marathon Realty Company Limited, filiale de la *Canadian Pacific Investments Limited,* filiale du Pacifique-Canadien.

La position financière de la compagnie et ses profits accusent une amélioration marquée. Les profits nets de l'exploitation du chemin de fer, en 1964, ont

été les plus élevés de ces huit dernières années et représentent 8.5 p. 100 des recettes du chemin de fer, soit le plus haut pourcentage de ces quatorze dernières années. Les profits par action ordinaire ont été les plus élevés depuis 1957.

Les recettes d'exploitation nettes ont connu une amélioration sensible. Exprimées comme moyenne par mille parcouru, les recettes d'exploitation nettes atteignent 27.8 p. 100, et, exprimées comme moyenne par train-mille, elles atteignent 24.4 p. 100. D'autre part, le pourcentage des frais d'exploitation, par rapport aux recettes du chemin de fer, a baissé de 3.1 p. 100.

Pendant la période 1952-1964, les avoirs de la compagnie sont passés de $1,917,505,660 à $2,917,714,159, soit une augmentation de plus de 50 p. 100. Pendant la même période, les fonds consolidés se sont accrus de moins de 5 p. 100. Les réserves ont plus que doublé, en passant de $555,843,167 à $1,169,392,-943. En 1963, la compagnie a payé en dividendes à ses actionnaires, $21,888,742 et, en 1964, $39,221,198.

Il est évident que, tout bien considéré, on n'a pas démontré que les pertes subies par le service des voyageurs doivent être éliminées. Le «gâteau» est encore riche, comme on le prévoyait en 1881, et la voie de chemin de fer est-ouest du Pacifique-Canadien doit être maintenue. Son maintien aidera à l'unité, tandis que la suppression du service des voyageurs ne ferait qu'isoler les Canadiens, alors qu'ils recherchent l'unité.

Pour parler davantage des subsides accordés par les villes au Pacifique-Canadien, je vous reporte au cas particulier de Regina. Il a coûté à la ville de Regina, en 1964, quelque 46 cents par mille gallons pour produire et distribuer l'eau dans la ville. Une loi privée de la Saskatchewan, soit le chapitre 86 du statut de 1927 de la Saskatchewan, prévoit que la ville doit fournir l'eau à perpétuité à l'Hôtel Saskatchewan, au prix de .06 cents, par mille gallons. C'est seulement une des parts du «gâteau».

Pensez aussi à la valeur des propriétés du centre des affaires de la ville de Regina. La valeur de ces propriétés monte chaque année, alors que le Pacifique-Canadien essaie de se débarrasser des parts non rentables du «gâteau».

La ville de Regina soutient que le Pacifique-Canadien ne devrait pas avoir le droit de garder tous les bénéfices des subsides, concessions, exemptions, privilèges et pouvoirs, si la compagnie se retire de son engagement contracté aux termes des articles 7, 8 et 9 du contrat et de la loi ratifiant ce contrat. De plus, ces provinces et municipalités qui portent le fardeau de l'article 16 du contrat et dont les ressources naturelles ont été aliénées, ont le droit, supplémentaire et spécial, d'exiger l'exécution de ce contrat. Comme nous l'avons déjà déclaré, l'exemption de taxes, seule, coûte aux contribuables de Regina un quart de million de dollars par an.

Le Pacifique-Canadien n'a pris aucune mesure concrète pour accentuer l'utilisation de son service de voyageurs. Dans le monde moderne, la réclame est presque une science qui demande à être utilisée à son maximum. Des tarifs réduits attireront des clients. Des services améliorés par des horaires plus opportuns, l'achat plus facile de billets, un meilleur service de réservation des places, etc., attireront les voyageurs, particulièrement les personnes âgées et le grand public qui voyagent de plus en plus chaque année.

Monsieur le président, nous devons réexaminer immédiatement tous les aspects du transport, et il faudra énoncer et mettre en œuvre une politique nationale des transports. Cet examen devra porter sur:

a) Les relations entre le PC et le Canada, notamment les exemptions de taxes, c'est-à-dire les subsides, accordées au chemin de fer par les municipalités.

b) La nationalisation du CPR.

Voilà ce que nous proposons.

Le PRÉSIDENT: Nous désirons vous remercier, Monsieur le maire, pour votre mémoire. Il est très intéressant. Nous allons maintenant passer aux questions.

M. OLSON: Monsieur Baker, je veux vous féliciter pour un mémoire qui entre dans beaucoup de détails concernant l'accord conclu entre le Canada et le CPR en 1880 et le statut qui a suivi en 1881, et je vous recommande de tenir compte de tout cela, à l'égard du gouvernement et du peuple canadiens.

Je me demandais si, à la page 4, il y a une erreur typographique, alors que vous dites, au dernier paragraphe: «Moyennant ces engagements». Est-ce que ce mot n'est pas «locaux»

M. BAKER: Engagements. Je vais vérifier le stencil original, mais je pense que c'est le mot exact. «Moyennant ces engagements» est exact. Oui, «ces engagements».

M. OLSON: Je pense que ce n'est pas le bon.

M. BAKER: Une minute s'il-vous-plaît, je vais prendre mon original, ici. C'est «locaux», je regrette. Oui, il s'agit d'une erreur typographique.

M. OLSON: Monsieur Baker, tout d'abord vous n'avez fait aucune recommandation concernant le service local, le service par autorail et un certain nombre d'autres choses dont nous avons déjà entendu parler par le maire de Moose Jaw et auxquels la province de Saskatchewan a déjà fait allusion au cours d'autres témoignages. Je me demande quelle est la position de la ville de Regina au sujet de ces questions? Pensez-vous que vous avez besoin de ce service local à un moment opportun de la journée, ou pensez-vous que vous avez aussi besoin d'un meilleur service transcontinental pour répondre aux demandes de la population du sud de la Saskatchewan, et particulièrement de Regina?

M. BAKER: Lorsqu'il s'agit de questions de transport de cette nature, je pense en termes de politique nationale, et je pense que nous devons avoir, avant tout, un bon service transcontinental. Pour moi, les autorails et les embranchements sont des lignes auxiliaires qui aident à développer le réseau transcontinental. C'est probablement ce qui a nui au *Dominion* jusqu'à un certain point, parce qu'il n'y avait pas d'autorails et d'embranchements. On a suggéré, ici, qu'il devrait y avoir des autorails entre Calgary et Winnipeg. Tout ça est bien correct, mais je pense encore que vous devez élaborer un programme international, parce que nous ne voulons pas balkaniser le Canada ou dresser les provinces contre l'Ontario et l'Ontario contre le Québec. Mon bon ami, ici, je crois, a formulé une très bonne suggestion, soit d'organiser un réseau national de chemin de fer, ce qui serait à l'avantage de l'Expo 67, mais comment allez-vous l'organiser si vous n'avez pas un programme national? Les embranchements et les autorails résoudront ce problème jusqu'à un certain point, mais

je pense que vous avez les deux. Je pense que c'est une suggestion du maire de Moose Jaw. Mais, tout d'abord, je crois que vous devez avoir un bon programme national et tout le reste suivra.

M. OLSON: Selon vous, le service fourni par le *Canadian*, en d'autres mots, un train dans chaque sens, chaque jour, n'est pas adéquat et ne répond pas aux besoins du sud des Prairies?

• (12.46 p.m.)

M. BAKER: Je pense qu'il faut deux services. Je suis pour qu'on garde le *Dominion* ou qu'on établisse un autre train ou un autre système, quel qu'il soit. Je pense que nous sommes engagés dans un cycle maintenant, parce que nous avons connu le transport aérien, les réactés et ainsi de suite. Je pense que vous trouverez que plus de gens vont voyager par chemin de fer, parce que n'oubliez pas que les routes ne sont pas aussi sûres qu'elles l'ont été et que bien des gens n'aiment pas voyager par avion. Je pense qu'au lieu de supprimer les services, nous devrions les améliorer en prévision de l'avenir; si nous les abandonnons tous maintenant, il nous coûtera très cher de les réinstaller. Maintenant, je pense que nous allons avoir de plus en plus de soucis, car nous sommes engagés dans un cycle.

M. OLSON: Cela m'intéresse beaucoup, parce que vous avez souligné certaines statistiques concernant le service de voyageurs du PC. selon lesquelles ce service a connu une expansion, je crois, de 1963 à 1964. Je ne vais pas citer de nouveau ces chiffres, mais pensez-vous qu'à partir de 1966 les demandes pour un service de voyageurs seront à la hausse plutôt qu'à la baisse?

M. BAKER: Je pense que vous avez raison. Nos gens voyagent davantage, et ma réponse est oui. Maintenant, ce ne sera pas le cas dans six mois, mais je pense qu'à la longue les chemins de fer connaîtront une expansion, de même que les services de voyageurs.

M. OLSON: J'aurais peut-être dû vous demander cette question d'abord. Pensez-vous qu'en 1966 et, à l'avenir, les demandes pour tous les genres de services de voyageurs connaîtront une hausse?

M. BAKER: Je pense que vous avez raison. Nos gens voyagent de plus en plus, n'est-ce pas?

M. OLSON: C'est ce que je voulais savoir. Votre opinion à ce sujet.

M. BAKER: Ma réponse est oui.

M. OLSON: Cela comprend aussi les services de voyageurs des chemins de fer?

M. BAKER: Pourvu qu'on assure ces autres services auxiliaires qui font tous partie de l'ensemble du réseau. Comme je l'ai dit ici, les gens doivent se rendre à Regina pour y prendre l'avion. Il n'y a pas de service aérien et j'imagine que cette situation contribue un peu à la discontinuation du service. Mais avec les services nécessaires, sans aucun doute qu'il connaîtra une expansion.

M. OLSON: Monsieur le président, je veux poser quelques autres questions sur les recettes ne provenant pas des chemins de fer et sur les exemptions de taxes, et ainsi de suite, mais je vais laisser faire.

M. BOULANGER: Monsieur Baker, je dois vous féliciter pour votre rapport et aussi vous rappeler que votre nom «M. Baker» est aussi mon nom, en français, «M. Boulanger».

M. BAKER: Je connais un peu le français, mais je pense que je vais devoir le dérouiller un peu.

M. BOULANGER: C'est très difficile. Vous avez aussi exprimé l'idée de nationalisation du réseau ferroviaire Pacifique-Canadien. Si le gouvernment intimait le Pacifique-Canadien de respecter ses engagements, en vertu d'un accord juridique en date de 1881, et par l'intermédiaire de la Cour suprême, ne croyez-vous pas qu'il serait préférable de lui transmettre la responsabilité? La Cour suprême lui ordonnerait alors d'assurer le service selon les termes de l'accord précité. Ne serait-ce pas préférable à la nationalisation, préférable au surcroît des impôts au contribuable canadien?

M. BAKER: Ai-je bien compris? Nous remettons tout le service des voyageurs au National-Canadien? Je crois que vous avez dit Pacifique-Canadien. Vous voulez remettre le service de voyageurs au Pacifique-Canadien?

M. BOULANGER: Oui, si la loi le forçait de l'accepter. Si nous nous appuyions sur l'autorité de la loi de 1881 qui stipulait le mode d'action de cette compagnie, la nature du service qu'elle devait assurer en tout temps, à tout le pays, un arrêt de la Cour suprême pourrait l'obliger d'assurer un service adéquat. Ne préférerez-vous pas une telle mesure à celle d'une surimposition que serait la nationalisation du Pacifique-Canadien pour le contribuable?

M. BAKER: Qu'il s'agisse de service d'autobus, de transport aérien ou de communication téléphonique, il importe peu que nous nous accordions. Notre façon d'analyser la situation n'importe pas non plus. Tout ce qui compte c'est qu'il s'agit d'un service. Je crois que lorsqu'il s'agit d'un service, il y va de l'intérêt du contribuable. Dites-moi, voulez-vous, s'il vous apparaît juste que cette compagnie cesse d'assurer son service de voyageurs après avoir réalisé des bénéfices de l'ordre de millions, $44 millions de bénéfice net? J'ignore si le projet de loi numéro C-120 est encore à l'étude à la Chambre des Communes.

M. BOULANGER: Il y est.

M. BAKER: Vraiment? Tant mieux. En plus de son bénéfice de $44 millions, cette compagnie demande un supplément de $65 millions. Ne croyez-vous pas qu'on saigne à blanc le contribuable, ou du moins qu'on tente de le faire? Ce qui, avant tout, doit retenir notre attention, c'est le service. Quelle serait la meilleure façon d'établir un bon service? Vous savez, sans doute, à quel niveau on en a réduit la qualité à bord du *Dominion*. De telles mesures sont inadmissibles de la part d'entreprises privées tout autant que d'entreprises publiques. Elles sont injustes non seulement envers la population des provinces de l'Ouest mais envers le pays tout entier. Si la qualité du service peut être améliorée par la nationalisation, donc, nationalisons. A mon avis, si le service doit être à l'usage exclusif du public, il est logique qu'il devienne sa propriété et qu'il en ait la direction.

Le PRÉSIDENT: Vous considérez ce service comme une utilité?

M. BAKER: Oui.

M. MACEWAN: Actuellement vous avez, je crois, un service de jour à partir de Regina, en direction d'autres régions. Est-ce exact?

M. BAKER: Oui, jusquà Saskatoon.

M. MACEWAN: Est-ce le seul? Depuis combien de temps ce service existe-t-il?

M. BAKER: Je ne saurais dire exactement. J'ai voyagé par ce train à diverses occasions et le service y est excellent.

M. MACEWAN: Est-ce un service achalandé?

M. BAKER: Chaque fois que je suis monté à bord, on se disputait les sièges.

M. MACEWAN: Le service est-il fréquent?

M. BAKER: Trois fois, je crois. Non, deux fois le jour, tous les jours.

M. FAWCETT: Je n'ai qu'une question à poser. A mon avis, la lecture de ce dossier nous révèle que le Pacifique-Canadien, et ses exploitation diverses, s'est plus ou moins constitué en empire à même les privilèges qu'on lui a accordés pour établir un réseau ferroviaire transcontinental. Ne croyez-vous pas qu'après avoir détaché toutes ces filiales de la compagnie de chemins de fer, pour ce qui concerne les recettes et les bénéfices—tant et aussi longtemps que le secteur ferroviaire réaliserait des bénéfices, le Pacifique-Canadien devrait continuer d'assurer le service essentiel de voyageurs. Me suis-je exprimé clairement?

M. BAKER: Si je vous comprends bien, pour étudier la situation du Pacifique-Canadien, il faut considérer l'ensemble de ses exploitations. Cette société réalise plus de bénéfices de l'investissement des innombrables subventions et concessions qu'on lui a accordées que de l'exploitation de son réseau ferroviaire. N'oubliez pas que les fermiers de cette province et des autres provinces de l'ouest s'inquiètent de la cessation du service et de la hausse des taux de fret. Je crois que vous devez rétablir toute l'affaire dans son contexte pour en arriver à une solution. Si ces exploitations ne se limitaient pas à des domaines connexes, vous pourriez songer à les diviser. N'oubliez pas les immenses bénéfices qu'il a réalisés avec sa part de nos droits miniers, de nos ressources pétrolifères gazifères. C'est une entreprise lucrative et si j'étais le Pacifique-Canadien je serais intéressé de la diviser.

M. FAWCETT: En d'autres mots: Croiriez-vous injuste qu'on supprime le service du *Dominion*, par exemple, quand on reconnaît que l'ensemble du réseau ferroviaire réalise un bénéfice?

M. BAKER: Je crois qu'on a déjà révelé ce bénéfice: $44 millions. La perte a été de $26 millions, pourquoi le service ne continuera-t-il pas? L'entreprise dans son ensemble n'éprouve pas de perte.

M. BALLARD: Une simple question. L'idée de nationaliser le Pacifique-Canadien a été présentée à deux ou trois reprises, ce matin. A la page 5 du dossier, je remarque que vous faites l'historique du chemin de fer ou de la tentative de construction d'un chemin de fer national, avant l'accord de 1881. On y découvre que quelques-uns de ces contrats antérieurs stipulaient qu'advenant une décision du gouvernement de s'approprier le chemin de fer après sa construction, les entrepreneurs s'en feraient rembourser la valeur, moins les subventions qu'on leur aurait accordées en terrains et en argent. En plus de la nationalisation, suggéreriez-vous que l'on applique cette même formule aujourd'hui? Si nous devions nationaliser le Pacifique-Canadien, nous devrions tout d'abord déterminer de façon équitable sa valeur réelle et déduire ensuite la somme des subventions qu'on lui a versées de même que la valeur actuelle des investissements réalisés avec ses subventions.

M. BAKER: Si nous nous reportons aux chapitres indiqués ici, telle ne serait pas la formule à suivre. C'est à l'accord original qu'il faudrait nous reporter. N'est-ce pas que nous ferions une excellente affaire?

Toute l'affaire se situerait dans le domaine des négotiations. Je ne me crois pas homme à vouloir refuser à quiconque un profit équitable pour ses réalisations. Mais il semblerait que mes vues ne s'accordent pas avec celles exprimées dans cette attestation. Si vous vous en inspirez, (j'ignore ce que serait l'attitude du Parlement), je crois que toute l'affaire devra être négociée.

M. BALLARD: A votre avis, l'accord original ne peut être morcelé. Je veux dire que le Pacifique-Canadien devra toujours être considéré comme une entreprise homogène.

M. BAKER: Ce qui m'intéresserait ce serait la concession de terrain de 25 millions d'acres et les sommes totales d'argent qu'on a versées au Pacifique-Canadien à ses débuts. Je crois que cette société a vraiment obtenu son chemin de fer sans que rien lui en coûte, recevant en même temps le terrain et $126 millions. Où devons-nous commencer? Devrions-nous revenir à l'accord original qui apparaît dans les statuts «La 37e année du règne de Victoria», au chapitre 14, section 10? Je crois qu'il serait très difficile de décider exactement où nous devrions commencer.

M. BALLARD: Ce serait un point de départ que j'accepterais, et vous?

M. BAKER: Moi aussi. Si vous considérez les concessions faites à cette époque-là, je crois que ce serait le point de départ le mieux choisi.

M. BALLARD: Monsieur Baker, vous estimez que le Pacifique-Canadien a obtenu son chemin de fer sans que rien lui en coûte.

M. BAKER: C'est ce que je devrais dire. Les concessions qu'il a obtenues dans cette partie ouest du pays ont plus que comblé le coût du chemin de fer.

M. BYRNE: M. Baker, au second alinéa de la première page, vous déclarez que vers 1880, le Pacifique-Canadien et les autres compagnies de chemin de fer se disputaient le suffrage public pour obtenir le «gâteau», et vous mettez le mot «gâteau» entre guillemets. Le mettez-vous ainsi parce que vous citez quelqu'un?

M. BAKER: Je l'ignore, Monsieur.

M. BYRNE: Vous écrivez: «le droit d'être impliqué dans le développement du Canada occidental». Voulez-vous dire par là le droit de construire un chemin de fer?

M. BAKER: J'entends par là les autres concessions qui allaient de pair, y compris les concessions de terrain.

M. BYRNE: Pourriez-vous me dire, Monsieur Baker, à quoi vous faites allusion lorsque vous dites que les compagnies de chemins de fer se disputaient le suffrage public?

M. BAKER: Il ressort des discussions auxquelles j'ai participé à d'autres réunions et des recherches que j'ai effectuées, qu'il y avait d'autres compagnies tout aussi intéressées.

M. BYRNE: Il y avait d'autres compagnies intéressées?

M. BAKER: C'est bien ce que j'ai lu.

M. BYRNE: Vous souvenez-vous qu'on aurait fait une offre antérieure d'environ 30 millions d'acres de terrain et dépassant les $25 millions?

M. BAKER: Oui, sans me souvenir des chiffres exacts, je me souviens de les avoir lus au cours de mes recherches.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la dernière question que je voudrais poser—continuez-vous, Monsieur Byrne?

M. BYRNE: M. Baker reviendra-t-il plus tard?

Le PRÉSIDENT: Il est une heure. Je crois qu'il n'y a plus que deux personnes qui doivent poser des questions. Y en aurait-t-il d'autres? S'il n'y a personne d'autre, nous terminerons notre interrogatoire tout de suite. Sinon, nous ajournerons et nous demanderons à Son Honneur le maire Baker de revenir.

M. BAKER: J'aimerais bien en finir tout de suite. Toutefois, je resterai aussi longtemps que vous voudrez.

Le PRÉSIDENT: M. Byrne, monsieur Bell, monsieur Reid, vous voulez poser des questions?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le Président, nous voudrions tous poser des questions. Votre Honneur, vous serait-il agréable que nous restions encore quinze minutes? Nous pourrions retrancher ce quart d'heure du temps qui nous est accordé pour notre repas. Pourrions-nous essayer de terminer l'interrogatoire du témoin au cours des prochaines 15 ou 20 minutes?

M. BAKER: Je resterai volontiers.

Le PRÉSIDENT: Nous voudrions bien être agréable à Son Honneur le maire. Messieurs, continuons jusqu'à une heure et quart, ce sera la limite. Évitons les répétitions, soyons brefs.

M. BYRNE: A la page 2, vous dites que le refus était un des moyens de dissuader les voyageurs de se servir du chemin de fer. Vous dites: «refuser» de vendre des sièges disponibles dans ces trains. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. BAKER: J'ai mentionné ce fait parce que je sais que la Commission des transports pourrait révéler plusieurs autres cas semblables concernant des personnes à qui on aurait demandé de retarder un voyage pour profiter des avantages et des commodités d'un trajet par le *Canadian*. C'est une mesure parmi d'autres dont on se sert pour dévaluer le service. Je crois que le maire Lewry a signalé lui aussi cette pratique en rapportant l'expérience de sa mère. Ce sont des mesures comme celles-ci que nous avons remarquées et qui nous font croire à une pratique générale de dépréciation, si vous voulez l'appeler ainsi.

M. BYRNE: Monsieur Baker, croyez-vous, comme d'autres témoins, que l'établissement d'un service local à une heure convenable de la journée et qui assurerait la communication entre Winnipeg, Medicine Hat et Calgary éliminerait le grave problème que nous avons aujourd'hui, à savoir, celui de pouvoir voyager entre Winnipeg et Calgary?

M. BAKER: Voulez-vous dire un service de jour?

M. BYRNE: Oui.

M. BAKER: Je crois que ce serait une solution. De cette façon, vous pourriez peut-être même élaborer une excellente politique nationale en même temps. J'ai une objection, cependant. Un service de jour ne desservirait qu'un secteur et de cette façon isolerait les provinces des prairies des autres provinces à l'ouest et à l'est. Je suis d'avis qu'en ces temps-ci, un bon Canadien, fier d'habiter le meilleur pays du monde, doit se faire un devoir de conserver l'unité de ce pays. La seule façon de la conserver, c'est de faciliter le transport de ses citoyens d'un bout à l'autre du pays.

M. BYRNE: D'un autre côté, c'est une trop longue ligne entre Kenora, ou même entre Winnipeg et Sudbury, pour traîner tout ce long convoi. On offre un service très rapide entre Montréal et Toronto. Ce service n'est aucunement relié au réseau transcontinental et satisfait les besoins. Ne croyez-vous pas à la possibilité d'établir un service rapide de transport, disons entre Winnipeg et les plus grandes villes, avec arrêt aux endroits les plus importants?

M. BAKER: Ce serait possible. Mais vous ne devez pas oublier les vastes étendues de nos provinces, ici, dans l'Ouest. Il faut toujours parcourir de longues disttances quand même, alors quel serait l'avantage? Ne vaut-il pas mieux établir tout d'abord une bonne politique nationale?

M. BYRNE: Saviez-vous qu'actuellement nous payons des subventions aux chemins de fer pour ce que nous appelons «faire le pont»? Aux environs de

1950, le gouvernement s'est engagé à payer une somme approximative de $8 millions à chacun des chemins de fer dont les convois «feraient le pont». N'est-il pas concevable alors qu'avec de telles sommes nous puissions établir un système de transport rapide?

M. BAKER: C'est une excellente idée, je ne pourrais m'y opposer. Ce serait un service semblable à celui qui existe entre Saskatoon et Regina et qui fonctionne bien. Mais je crois encore que cette idée puisse être transposée à l'échelle du réseau national.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Considérant les opinions que le maire a exprimées au sujet des responsabilités et des obligations du Pacifique-Canadien, je voudraais qu'il s'exprime aussi au sujet des responsabilités qui incombent à nous les membres de ce comité, en ce qui concerne les divers frais aux voyageurs. Je ne crois pas que ce point de vue ait été présenté depuis quelque temps. Je demande donc, dans l'optique d'intérêt national que monsieur le maire a donnée à ses remarques antérieures, quelles sont, d'après vous, nos responsabilités déterminées dans l'évaluation des divers frais d'exploitation des moyens de transport, frais qui sont conditionnés par des facteurs tels le coût des autobus, le petit nombre d'employés affectés à certains moyens de transport comparé à celui des employés de chemins de fer, les frais de transport aérien, les grandes routes, l'abondance et le coût peu élevé de l'essence dans les provinces de l'Ouest. A la lumière de ce qui a été dit au sujet de ces services locaux, devrions-nous obtenir tous les renseignements possibles et déclarer arbitrairement que nous croyons préférable d'octroyer à Moose Jaw et Regina, par exemple, le service d'autobus seulement, parce que c'est le moyen de transport le plus économique, pourvu qu'il satisfasse à toutes les autres exigences? Quelqu'un veut-il s'exprimer à ce sujet? Je crois que dans ce contexte, ce serait très important.

• (1.10 p.m.)

M. BAKER: C'est toute une question. Tout d'abord, en ce qui concerne les frais, il faudrait examiner les frais d'exploitation de différents réseaux ferroviaires. Je crois que vous pouvez voyager de Saskatoon à Winnipeg à meilleur compte que vous ne pouvez le faire de Regina à Winnipeg, malgré une plus grande distance. Premièrement, je crois que c'est là un problème que vous devez étudier. Pour ce qui est de découvrir si vous devriez doter d'un service d'autobus des régions comme celle de Regina, Calgary, Winnipeg, Brandon, Moose Jaw ou Medicine Hat, si vous n'avez rien de mieux à faire, oubliez que vous existez. Je crois que toute ville de quelque importance dans ce pays devrait avoir à son service divers modes de transport. Je ne voudrais pas entendre ce comité décréter «nous n'avons besoin que d'un service d'autobus» quand il existe entre Kenora et Toronto, ou Toronto et Montréal, un service de chemin de fer, d'autobus, d'avion, etc. Après tout, nous sommes une nation: nous sommes tous des contribuables de ce grand pays et c'est ce qui fait sa force. Si vous voulez le diviser ainsi, vous n'avez pas fini d'entendre parler de séparatisme.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pascoe, vous avez la parole.

M. PASCOE: J'aurais plusieurs questions à poser, pour le moment je me bornerai à n'en poser qu'une directe. A la page 4, le maire rappelle que le Pacifique-Canadien bénéficie annuellement d'une exemption d'impôt d'environ $250,000 et que le pays continuera de porter ce fardeau qui s'accroîtra tant que la clause d'exemption d'impôt demeurera en vigueur. Voulez-vous laisser entendre qu'en réduisant le service de voyageurs, le Pacifique-Canadien perdra ce privilège d'exemption d'impôt? Discutez-vous ce point?

M. BAKER: Considérons-le de cette façon, Monsieur Pascoe. Vous posez des questions au sujet des subventions. C'est toute une discussion que nous avons eue aujourd'hui. A Regina, nous discutons ainsi chaque année depuis que nous

existons comme ville. Cette ville est évaluée aujourd'hui à un quart de million. Le revenu du service supplémentaire d'eau s'élève à environ $6,000 de plus par année. Si ce terrain situé au centre de la ville de Regina était exploité, nous en retirerions peut-être un million ou un million et demi en taxes chaque année. Vous rendez-vous compte de la perte que nous subissons?

M. PASCOE: Vous dites: «tant que la clause d'exemption d'impôt demeurera en vigueur». Laissez-vous entendre qu'elle ne restera pas en vigueur?

M. BAKER: J'espère qu'elle ne restera pas en vigueur. Vous, les gens d'Ottawa, tâchez d'y voir. Ai-je répondu à votre question?

M. PASCOE: Pas tout à fait, mais passons.

M. BAKER: Oui, je crois que tant qu'elle restera en vigueur, nous subirons une perte. Nous ne recevons rien pour cette concession, n'est-ce pas?

M. PASCOE: Non. C'est précisément l'argument que j'essaie d'apporter du fait que vous réduisez le nombre de voyageurs. . .

M. BAKER: Nous ne considérons pas que l'étendue de notre contribution nous donne droit pour autant au service du rail; pas du tout. A mon avis, ce serait une piètre façon d'évaluer une ville en calculant la somme de sa contribution à l'exploitation d'un réseau ferroviaire national.

M. SHERMAN: Non, ce témoin n'a pas encore posé de question. Merci, Monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Olson.

M. OLSON: Monsieur Baker, pour ce qui a trait à la question du revenu qui ne provient pas du rail, je voudrais vous demander si vous croyez que ce même revenu provenant des investissements du Pacifique-Canadien ne pourrait pas être appliqué pour combler le déficit du service des voyageurs. Je crois que vous avez suggéré cette mesure. Avez-vous calculé la proportion de ce revenu qui pourrait être ainsi affecté? Je ne vous demande pas un chiffre quelconque ou un pourcentage mais seulement si vous croyez qu'on doive n'affecter ainsi que cette portion du revenu en provenance des investissements que la compagnie a effectués à même les concessions qui lui ont été faites.

M. BAKER: Je crois que j'opterais pour cette mesure: qu'on affecte tout revenu provenant des concessions de même que tout revenu provenant d'investissements réalisés en conséquence des concessions. Là surgirait le problème de distinguer ces revenus: un grand nombre de filiales ont été établies en utilisant les profits provenant d'autres filiales. Tout de même, je crois qu'une partie de tout revenu provenant directement ou indirectement de ces concessions, qu'il s'agisse de droits miniers, fonciers ou autres, devrait être affectée à combler ces déficits.

M. OLSON: Vous avez mentionné un bénéfice net de $41 millions, que le Pacifique-Canadien aurait réalisé.

M. BAKER: $44 millions.

M. OLSON: Je croyais que vous aviez dit $41 millions en 1965.

M. Baker: Si c'est $41 millions, nous accepterons ce chiffre.

M. OLSON: A ce moment-là, le Pacifique-Canadien réalisait $41 millions après avoir défrayé l'exploitation du service des voyageurs. Si nous reconnaissons ce déficit de $26 millions du service des voyageurs, nous devons donc conclure que le service du fret a réalisé $70 millions. Dans votre dernière phrase, vous suggérez la nationalization du Pacifique-Canadien—ce que vous avez dit à

la page 5 sur la façon dont vous procéderiez pour nationaliser le Pacifique-Canadien m'intéresse. Vous citez, je crois, ce règlement adopté sept ans avant l'entente de 1880 et 1881, qui stipule que le gouvernement du Canada se réserve le droit d'acheteur tout contrat de construction d'un chemin de fer ou d'une partie de ce même chemin de fer, à un prix égal au coût véritable de sa construction, majoré de 10 pour cent. Est-ce ainsi que vous procéderiez si vous en arriviez à acheter le chemin de fer?

M. BAKER: Voilà, je crois, ce qui devrait nous servir de point de départ Quelqu'un d'autre m'a posé la même question, il y a un moment. Serait-ce vous? Voilà ce que je trouve écrit ici, et je crois que ce serait là une excellente base pour ébaucher des négociations.

M. OLSON: Alors, quand vous avez calculé ce que peut être cette somme, vous déduisez la valeur de tous les terrains que la compagnie a vendus depuis 1881. Ici, je lis ceci: «après avoir tout d'abord déduit de la somme à être payée, le plein prix que les entrepreneurs auraient reçu pour la vente de ces terrains.» La compagnie serait dans l'embarras n'est-ce pas?

M. BAKER: Je crois bien que oui, mais j'aimerais faire partie de l'équipe des négociateurs. Il faudrait prendre toute l'entreprise en considération et ne pas oublier son actif. Quel est-il? $2 billions, $900 millions? Là aussi ce serait un bon point de départ.

M. OLSON: J'ai plaisanté un peu. Toutefois, ces règlements, ces articles des statuts «37e année de Victoria», chapitre 14, ont tout autant de poids que le chapitre énumérant les concessions, ne croyez-vous pas?

M. BAKER: Certainement.

M. OLSON: Merci, monsieur Baker.

Le PRÉSIDENT: M. Reid sera le dernier à poser des questions.

M. REID: M. Bell a posé une question relative à une politique nationale du transport. Si l'on décidait de ne vous accorder qu'un service d'autobus, n'est-ce pas essentiellement ce que vous demandez quand vous exigez une politique nationale de transport. Vous risquez fort de ne pas obtenir ce que vous demandez. En d'autres mots, ce n'est vraiment pas une solution.

M. BAKER: Quand je dis politique nationale, je veux dire politique nationale de transport qui accorde des services équivalents à tous les centres. Je ne verrais pas qu'on doive supprimer tel service de transport dans une ville parce que telle autre ne peut avoir qu'un service d'autobus ou de rail. Une politique nationale telle que je la conçois et telle que la conçoivent les citoyens de Regina, accorderait à tous les Canadiens, partout où il serait possible, tous les modes de transport. On n'établirait pas un aéroport dans une ville de cinq cents habitants. Par contre, la ville de Moose Jaw n'a pas de service aérien; pourtant elle est assez importante pour avoir sa piste d'atterrissage et son aéroport. On a déclaré tout à l'heure que les services par avion seront supprimés. Tous les services sont diminués. Yorkton en est affecté. Et maintenant nous n'avons plus de service de voyageurs par train. Il ne nous reste plus que le service d'autobus alors que d'autres régions du Canada jouissent de tous les genres de transport. Je suis un Canadien et je voudrais que tous les Canadiens, où qu'ils habitent, jouissent des mêmes traitements, des mêmes privilèges. Vous ne pouvez pas dire aux citoyens de Moose Jaw ou de Regina, la capitale de cette province: «vous ne pouvez avoir qu'un service d'autobus. Vous n'êtes pas assez importants pour justifier le service du rail ou de l'avion.» Voilà ce que je tire de votre question.

M. REID: Ma question se résumait à ceci: si vous aviez un Conseil national, il devrait tenir compte du coût des services et des moyens de les dispenser à la population.

M. BAKER: Un bon Conseil national verrait à ce que tous jouissent du même service.

M. REID: Peu importe le coût?

M. BAKER: C'est exact.

M. O'KEEFE: Monsieur le président, le Pacifique-Canadien a-t-il été utile à la ville de Regina?

M. BAKER: Chose certaine, il n'a pas perdu d'argent. Mais, attention, je suis en train de déprécier le Pacifique-Canadien à Regina. Quelle que soit la situation, nous sommes enchantés de la construction d'un hôtel à Regina, car il possède des salles de congrès. Mais soyons justes en voyant l'autre côté aussi. Il a beaucoup fait pour la ville. Ne voyons pas qu'un seul côté de la médaille. Tout en voulant être justes, nous estimons que, lorsque tout sera dit et fait, nous serons privés des taxes, qui, sur une période de dix ans, représentent $2,500,000, messieurs. A l'heure actuelle, nous avons fait une concession fiscale de pratiquement deux mille, outre les concessions et la préférence quant à l'eau. Mais je n'en suis pas sûr. Il faut voir le bon côté aussi. Tout n'est pas mauvais. Mais ce que nous voulons, c'est un bon service pour toute la population du pays.

M. O'KEEFE: Eh bien, estimez-vous que nous devrions avoir à Terre-Neuve le même service que vous avez réclamé?

M. BAKER: La réponse est «Oui». Pourquoi pas? Terre-Neuve est notre toute dernière province. Pourquoi ne devrait-elle pas avoir un service complet?

Le PRÉSIDENT: Il ne s'agit ni de Terre-Neuve, ni de ses problèmes ici, monsieur Olson, mais du service-voyageurs de Pacifique-Canadien. Au nom du Comité, monsieur le maire Baker, je vous remercie maintenant de votre présentation. A l'ordre, s'il vous plaît, messieurs, il n'y avait plus de questions.

M. BYRNE: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Combien reste-t-il de mémoires? Je ne suis pas trop sûr que les membres du Comité ont posé à M. Baker toutes les questions qu'ils voudraient. En tout cas, j'aimerais mieux siéger ce soir pour entendre des mémoires que de voyager en train.

Le PRÉSIDENT: Il reste onze mémoires, monsieur Byrne.

M. BYRNE: Encore onze. Seront-ils tous détaillés?

Le PRÉSIDENT: Ils le sont, oui. Selon moi, chaque mémoire est important, sans quoi il ne serait pas présenté.

M. BYRNE: Évidemment, il y a plusieurs secteurs.

M. BAKER: Si vous voulez que je reste, je resterai après le dîner et reviendrai.

Le PRÉSIDENT: Non, l'intention n'est pas...

M. BAKER: Je l'apprécie et, j'espère que je vous fournis des réponses que j'essaie de...

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi un instant, si vous le voulez bien, monsieur le maire. Nous n'avions pas l'intention, monsieur Byrne, de restreindre l'interrogatoire. Nous l'avions prolongé en convenant qu'il prendrait fin à cette heure-ci.

Je ne veux pas que vous donniez l'impression que nous restreignons de quelque façon l'interrogatoire des témoins. Vous comprenez, car c'est ce que vous avez fait.

M. BYRNE: Je ne suis pas satisfait. S'il y a assez de mémoires pour nous garder ici tard dans la nuit, c'est une chose, mais vous vous souvenez qu'hier nous avons fini les audiences assez tôt, et qu'il nous restait du temps.

M. BAKER: Eh bien, je pense que je ferais bien de rester et...

Le PRÉSIDENT: Nous avons onze mémoires, je pense...

M. BAKER: Je ne demande pas mieux que de rester; cela ne me dérange pas.

Le PRÉSIDENT: Je vais demander encore une fois. Excusez-moi, monsieur le maire. Les membres du Comité veulent-ils encore poser des questions au maire Baker sur la présentation de la ville de Regina. Je l'ai déjà demandé et quatre membres en ont manifesté l'intention. Maintenant, monsieur Byrne, si vous n'avez pas terminé votre interrogatoire, je vous donne encore cinq minutes pour interroger M. le maire, mais ce sera tout.

M. BYRNE: Monsieur le président, le mémoire avance bien des choses qu'il n'appuie pas entièrement par des faits. Il a été question des six dixièmes de mille pieds cubes—gallons d'eau, pour l'Hôtel Saskatchewan actuellement—

Le PRÉSIDENT: Monsieur Byrne, en quoi cela concerne-t-il le service-voyageurs du Pacifique-Canadien?

M. BYRNE: Ma foi, c'est dans le mémoire.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais cela ne signifie pas que c'est conforme au Règlement.

M. BAKER: J'ai en main un autre rapport à ce propos, monsieur le président. Nous sommes censés réaliser environ sept mille...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Baker, veuillez m'excuser. Vraiment je ne veux pas faire d'obstruction, mais nous devons respecter le Règlement et nous en tenir à notre mandat. Monsieur Byrne, je vous dirais que la quantité d'eau employés par un hôtel administré par le Pacifique-Canadien ne se rapporte en rien à notre mandat, et je dirais que...

M. BYRNE: Monsieur le président, le témoin a dit que c'était l'un des «bons marchés» obtenus par le Pacifique-Canadien, et l'argument...

Le PRÉSIDENT: Nous reconnaissons tous les concessions du Pacifique-Canadien, mais vous devez, monsieur Byrne, vous en tenir à notre mandat.

M. BYRNE: Eh bien, je voudrais savoir en vertu de quelle entente vous permettez cela, si mille gallons vous coûtent 46c. Si c'est le cas, pourquoi le gouvernement provincial a-t-il pris ces dispositions spéciales?

M. BAKER: Ce n'est pas moi qui l'ai fait, monsieur le président; cela remonte à 1927.

M. BYRNE: Bien avant mon temps.

M. BAKER: J'ai été maire huit ans et échevin trois ans. C'était avant mon temps.

M. BYRNE: Eh bien, étant donné que le Comité a onze autres mémoires à entendre, ce sera tout.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le maire Baker, j'apprécie que vous soyez de nouveau venu de Regina. Si nous sommes à Moose Jaw, ce n'est pas parce que nous avons quoi que ce soit contre Regina. Si nous en avions eu le temps nous serions passés à Regina aussi, en plus de Moose Jaw. Merci beaucoup, monsieur.

Messieurs, avant de nous ajourner je tiens à faire consigner un mémoire imprimé du village de Coderre et des municipalités environnantes, présenté par M. I. H. Codair, secrétaire du village de Coderre. Le mémoire ne sera pas présenté, mais publié en appendice aux *Procès verbaux et témoignages*. Puis-je avoir une motion en ce sens, s'il vous plaît. Proposé par M. Fawcett avec l'appui de M. Hall. Tous en faveur.

La motion est adoptée.

Il est maintenant 1 h. 25. Nous nous réunirons de nouveau ici à 2 heures et demie. Oui, monsieur?

Une VOIX: Monsieur le président, pourriez-vous nous indiquer l'ordre de présentation des mémoires cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Oui. Le prochain mémoire sera présenté par le maire J. D. Jackson, président de l'Association des municipalités urbaines de la Saskatchewan; ensuite ce sera celui de l'Association des cheminots (section de Moose Jaw), représentée par M. J. J. Hudson, président du Conseil du travail de la région de Moose Jaw. Puis ce sera le tour de certains députés à l'Assemblée législative. Sans avoir de préférence, je les ai dans l'ordre suivant: M. John S. Burton, cabinet du chef de l'opposition; M. E. R. Wood, député de Swift Current; ensuite M. Blakeney présentera un mémoire au nom de cinq députés. Viennent ensuite M. J. R. Knelson, secrétaire de la section de Moose Jaw de l'Union des cultivateurs de la Saskatchewan et l'échevin C. C. Williams de Regina. Nous avons encore un mémoire du Conseil métropolitain de Regina de la CCF; il ne sera pas lu si je comprends bien la note introductoire, mais publié en appendice. MM. W. G. Davies et G. T. Snyder, qui représentent Moose Jaw à la législature de la Saskatchewan. Je propose que nous reprenions la séance à 2 heures et demie et notre façon de procéder cet après-midi déterminera jusqu'à quelle heure nous siégerons ce soir. Dans les circonstances, monsieur l'échevin Williams, je pense qu'il conviendrait que nous vous entendions à 2 heures et demie. Je suis sûr que tout le monde ici serait d'accord, puisque vous avez une correspondance à faire.

M. WILLIAMS: Non, nous sommes dans la même voiture. Je pense que nous pouvons rester ici plus d'un après-midi.

Le PRÉSIDENT: Alors, je devrais accorder la priorité au maire Jackson, monsieur Williams.

M. WILLIAMS: Parfait.

Le PRÉSIDENT: Ayant moi-même été échevin, je sais ce que pensent les maires lorsqu'ils doivent céder le pas aux échevins; nous entendrons d'abord le maire Jackson et nous verrons ensuite.

Nous nous réunirons de nouveau à 2 heures et demie.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

• (2.30 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Nous avons le quorum. Le Comité va se réunir à huis clos pendant cinq minutes. Que tous ceux qui ne sont pas membres du Comité veuillent bien quitter la salle pour cinq minutes pendant que nous discuterons de certaines questions.

(Sur ce, la séance se continue à huis clos.)

Le PRÉSIDENT: Nous reprenons maintenant la séance publique. M. Harold Brooks, de Médicine Hat, qui est arrivé en retard, nous a présenté un mémoire d'une page, dont je donne lecture:

«Messieurs, voici l'expérience que j'ai eue avec le Pacifique-Canadien et qui révèle son attitude à l'égard du service-voyageurs.

Le 4 avril 1966, je téléphonais au bureau local du Pacifique-Canadien pour réserver des fauteuils pour moi-même et ma famille, soit deux adultes et deux enfants, en vue d'un voyage que nous projetions à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). La date du départ de Winnipeg était le 10 août. J'ai bien précisé des places à bord d'une voiture-lit. On a refusé de m'indiquer le tarif, pour la raison qu'il devait changer dans un avenir très rapproché. Malgré des appels téléphoniques les 6, 12 et 20 avril, il nous a été impossible de connaître le prix du voyage. Enfin, le 22 avril, le bureau des billets du Pacifique-Canadien m'a donné, par téléphone, le coût exact de nos billets. Le bureau central de Médicine Hat avait câblé directement au bureau de Montréal à deux reprises entre les 4 et 20 avril, mais apparemment sans résultat. S'il faut imputer le blâme à quelqu'un, ce ne saurait être au personnel du bureau du Pacifique-Canadien à Médicine Hat, qui a été des plus polis et courtois. Pour terminer cette courte note, je dirai que ma famille a décidé de voyager par le National-Canadien et que j'ai fait les réservations nécessaires.

Veuillez agréer, messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

(Signature) Harold Brooks.»

Le Conseil du travail de la région de Moose Jaw m'informe que le maire Jackson a bien voulu lui céder son rang. C'est bien cela?

M. JACKSON: C'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur le maire. Nous passons donc au Conseil du travail de la région de Moose Jaw, dont le mémoire nous sera présenté par M. Skoberg, agent exécutif du Conseil du travail.

M. SKOBERG: Monsieur le président, je m'appelle John Skoberg. Je présente le mémoire du Conseil du travail de la région de Moose Jaw, en ma qualité de membre de l'exécutif. Notre président, M. Hudson, m'a demandé d'exprimer ses regrets de ne pouvoir être ici aujourd'hui. Monsieur le président, on m'a prié de souhaiter au Comité, au nom du Conseil du travail de la région de Moose Jaw, la plus cordiale bienvenue à Moose Jaw.

Monsieur le président, j'aimerais vous présenter une dame que nous avons amenée ici pour lire notre mémoire en français. Il s'agit de Mme Astrida Law, qui a gracieusement consenti à rendre ce service au Conseil du travail de la

région de Moose Jaw. Je présenterai ensuite le mémoire et serai prêt à répondre à toutes les questions que je pourrai pour le Comité. Madame Law.

(*Texte*)

Mme ASTRIDA LAW:

Présentation au Comité des transports et communications de la Chambre des communes, Moose Jaw (Sask.), le 11 mai 1966, faite au nom du Conseil du travail et de la région de Moose Jaw.

Monsieur le président,
Membres du Comité,

Le Conseil du travail de la région de Moose Jaw, qui représente environ 5,000 membres de notre collectivité, désire exprimer ses remerciements au Comité pour l'occasion qui lui est fournie de présenter ce mémoire.

Comme les membres des syndicats affiliés au Conseil du travail de la région de Moose Jaw représentent une bonne part de notre population, nous considérons que la population de toute la Saskatchewan partage nos vues.

Le Conseil du travail de la région de Moose Jaw s'intéresse avant tout à l'emploi en ce qu'il a trait aux répercussions économiques et sociales sur l'employé et sur la collectivité dans laquelle nous vivons. Nous sommes aussi très inquiets quand les moyens de se déplacer d'une région à une autre sont menacés, et nous croyons que le Comité reconnaîtra qu'un réseau de transport bien coordonné est essentiel au maintien de l'unité nationale.

Notre Conseil trouve malheureux que les audiences aient lieu à ce temps-ci car, la saison de pointe étant toute proche, la population de nos belles provinces de l'Ouest ne se rendra pas compte que trop tard de la gravité de l'insuffisance du service-voyageurs avant qu'il soit trop tard.

Nous n'avons pas l'intention de nous lancer dans de longues discussions sur l'élimination des emplois, mais on peut dire de façon réaliste et sans crainte de contradiction que la suppresion de tout service ferroviaire atteint directement un nombre X d'employés ayant un nombre X d'années de service.

Selon le Conseil du travail, la population canadienne, bien que compréhensive et sympathique, ne peut rien changer à la situation particulière du cheminot. Ces employés prennent sûrement intérêt à leur industrie, tout autant que ceux qui ont élaboré la politique, et personne ne nie que les employés embauchés sont d'aussi bonne foi que ceux de la famille officielle et que tous ils doivent récolter leur juste récompense du même jardin.

A notre avis, la première condition que doit remplir un particulier ou une société qui se lance en affaires est d'avoir un produit ou un service vendable à offrir. Le chemin de fer n'a que du service à vendre, soit le transport pour les habitants du Canada. La deuxième condition est d'être compétitif, tant dans les prix que dans le service. Le Comité peut facilement déterminer si le Pacifique-Canadien a répondu ou répond à cette condition préalable. La troisième condition est la qualité du service ou du produit. Tous connaissent l'importance de la qualité de l'article ou du service acheté. Si l'une quelconque de ces trois conditions n'est pas en proportion avec l'autre, les affaires en souffriront nécessairement. Le Conseil du travail de la région de Moose Jaw expose respectueusement que la Pacifique-Canadien, depuis quelque temps, ne réunit pas deux de ces normes initiales et a, par conséquent, dans ce domaine

compétitif du transport de passagers, fait défaut et à l'employé et au public canadien.

Le Conseil du travail affirme que le Pacifique-Canadien n'offre pas aux Canadiens un service de qualité conforme à l'engagement pris envers le peuple canadien. Il est difficile de voir une indication de bonne foi de la part de la direction du Pacifique-Canadien dans la pratique qui consiste à attacher les voiture express, etc., à la queue du dernier train de voyageurs sur sa ligne principale, soit le *Canadian*. Il serait également naïf de dire que les retards constants sont de nature à accroître le trafic-voyageurs. Toute société de transport qui réduit l'importance de son train de voyageurs et l'exploite comme un train fantôme, comme l'a fait le Pacifique-Canadien, se moque des voyageurs, surtout quand elle ferme la plupart des ses débits casse-croûte, de sorte que quiconque veut voyager doit s'apporter un lunch et être prêt à changer de vêtements dans la salle de toilette. Cela nous rappelle l'époque des pionniers.

Le Conseil du travail de la région de Moose Jaw croit que si le Pacifique-Canadien n'est pas disposé à fournir un service efficace et compétitif, il devrait abandonner immédiatement et entièrement le service-voyageurs et que le Comité devrait reconnaître l'urgence de la situation et recommander l'adoption d'une politique nationale du transport.

Le Conseil du travail se préoccupe constamment du manque de responsabilité dont fait preuve la direction en n'établissant pas de programme de formation ou de réadaptation. Nous sommes d'avis que le Pacifique-Canadien n'a fait aucun effort pour faire face au problème de la concurrence et du service dans son programme de formation. On n'a jamais eu d'indication que le personnel ait reçu des instructions spéciales, lors de cours, sur la sollicitation, par exemple, comme l'ont fait les autres sociétés de transport, notamment les lignes aériennes.

Monsieur le président et membres du Comité, le Conseil du travail estime que l'inefficacité de notre réseau de transport devrait diviser le Canada. Nous ne voulons pas nuire au progrès, mais il est reconnu que les régions rurales sont le sang vital de la nation. Comme on dit parfois: «La statistique absolue doit parfois céder devant les efforts de l'homme». Nous estimons que les efforts de ces gens leur donnent droit de continuer à recevoir l'attention et les services de la qualité qu'ils méritent.

Nous savons que le Comité est au courant de l'urbanisation croissante du pays et qu'il connaît toute l'importance du rôle que joue le transport rapide sur notre croissance économique ordonnée. Il s'ensuit nécessairement que le transport ferroviaire efficace doit être à l'avant-plan si l'on songe à l'encombrement toujours croissant de nos routes et à ce qu'il en coûte en sécurité de la personne. Les gens doivent se rendre aux centres commerciaux et en revenir et pour ce il faut trouver des moyens commodes, sûrs et rapides. Il peut être intéressant de noter ici qu'une ligne ferroviaire peut transporter autant de personnes aux heures de pointe que 20 voies routières. Alors que la Pacifique-Canadien a adopté une attitude défaitiste en face du trafic-voyageurs, le National-Canadien a prouvé que le trafic ferroviaire est à la hausse. Nous n'hésitons pas à dire que si le Pacifique-Canadien établit un service convenable et efficace, son bilan de fin d'année accuserait aussi une augmentation marquée.

Le Conseil du travail de la région de Moose Jaw reconnaît qu'il y a peu d'emploi dans une industrie qui ne veut pas répondre aux besoins des Canadiens, mais il reconnaît en même temps que le maintien d'une situation sans retour nuit à notre croissance économique.

Le Conseil du travail considère que le gouvernement a l'obligation envers les employés et la direction de fournir des principes directeurs et une orientation et d'établir des priorités sensées et coordonnées. Nous soutenons qu'il est de la plus haute importance de tenir compte uniquement, en premier lieu et toujours des répercussions économiques et sociales sur les collectivités et les Canadiens.

En terminant, monsieur le président et membres du Comité, le Conseil du travail de la région de Moose Jaw est convaincu qu'il faut accorder une haute cote de priorité à une politique nationale du transport de voyageurs par train avant que la rupture entre l'Est et l'Ouest s'aggrave. Les gens de l'Ouest canadien estiment avoir droit au même traitement que ceux de l'Est, mais malheureusement ce n'est pas ce qui a caractérisé les décisions récentes de la Commission des transports.

Le Comité se rendra compte, estimons-nous, qu'il faut songer à autre chose qu'aux gains économiques d'une puissante société commerciale. Nous demandons respectueusement que vous songiez, dans vos délibérations et vos recommandations, à assurer au public voyageur des moyens de transport modernes compétitifs, vendables et de haute qualité.

La Fédération du travail de la Saskatchewan, à laquelle sont affiliés 24,000 membres, a autorisé le Conseil du travail de la région de Moose Jaw, à indiquer son accord de principe sur les vues que referme le présent mémoire.

Le président du Conseil du travail de la région de Moose Jaw,
J. Hudson.

(*Traduction*)

M. REID: Monsieur le président, étant donné que la plupart des membres du Comité sont bilingues, il est peut-être inutile de relire le mémoire.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, madame Law. M. Boulanger fera quelques remarques, comme il en a exprimé l'intention.

(*Texte*)

M. BOULANGER: Madame Law, vous ne vous offusquerez pas que je reste assis, j'espère. La coutume veut que les membres du Comitié demeurent assis pour interroger les témoins.

Permettez-moi de vous féliciter personnellement de votre excellent français. Je remercierais également le conseil régional d'avoir pris des dispositions pour présenter le mémoire au Comité dans l'une des langues officielles de la Chambre, soit le français. Je voudrais simplement vous remercier de la courtoisie dont vous avez fait preuve et de ce très beau geste de canadianisme à l'égard du Comitié qui siège à l'heure actuelle. J'aurais quelques questions à poser, mais, si je comprends bien, M. Skoberg reviendra pour répondre aux questions.

Mme LAW: Je voudrais simplement signaler que nous avons le plus grand besoin de chemins de fer.

M. CARON: Quelle est votre nationalité, madame Law?

Mme LAW: Je suis ukrainienne.

M. CARON: Merci.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup, madame Law. Je vous assure monsieur Skoberg, qu'il est inutile de donner lecture du mémoire. Il est très bien compris. La période des questions débutera encore avec M. Boulanger.

M. BOULANGER: Ma question aurait été posée en français, d'abord, et elle porte sur une erreur très importante. Dans le texte français, on vous fait dire: 500 membres, et dans le texte anglais, vous dites 5,000. Quel est le bon chiffre? Il est important pour vous de répondre à cette question.

M. SKOBERG: Dans le premier alinéa, il s'agit de 5,000 membres.

M. BOULANGER: Comme d'autres, au cours de cette enquête, vous trouvez que le Pacifique-Canadien n'assure pas un bon service et des installations convenables; à la disposition du public cette compagnie affecte 1,000 wagons à voyageurs, et vous prétendez, dans votre mémoire, que c'est là une des raisons pour lesquelles elle a perdu des voyageurs, ce qui a amené la suppression du *Dominion*. Est-ce bien cela?

M. SKOBERG: C'est exact, monsieur. Notre opinion, au Conseil du travail de Moose Jaw et de la région, c'est qu'on ne nous a pas offert un produit ou service que les gens seraient portés à acheter. Ce fait a été clairement démontré par les initiatives qu'a prises en ce domaine l'autre chemin de fer. C'est l'opinion à laquelle nous sommes arrivés.

M. BOULANGER: Vous dites bien que le service qu'on vous a offert sur le train *Canadian* du Pacifique-Canadien était très mauvais.

M. SKOBERG: Dernièrement.

M. BOULANGER: Une dernière question. Pour utiliser un mot français «moquerie» dont le sens est très fort, vous dites qu'on se moque des voyageurs. En anglais, le mot «mockery», si je comprends bien, signifie qu'on se fiche des voyageurs. C'est à peu près ce que ça veut dire.

M. SKOBERG: Je crois que vous avez bien raison, monsieur.

M. BOULANGER: Puis vous dites que vous êtes retournés à l'âge des pionniers. C'est encore là une affirmation bien nette. Ma dernière question importante est la suivante: le mot «national», en français, n'équivaut pas exactement au sens qu'il a en anglais. Si je comprends bien, ce que vous voulez dire c'est que vous seriez en faveur de la nationalisation de tout l'organisme du Pacifique-Canadien et que la population canadienne devrait en payer les frais?

M. SKOBERG: Dans le mémoire, monsieur, nous avons proposé une politique nationale des transports. Nous croyons sincèrement que c'est ce qu'on devrait faire pour assurer au peuple canadien le service auquel il a droit. Pourquoi avons-nous parlé de l'ère des pionniers, comme vos questions le soulignent, c'est que les services dont nous jouissions avant ces dernières années étaient

comparables à ceux qu'on obtenait à l'âge des pionniers, et que les moyens de transport dont on disposait alors étaient meilleurs que ceux que nous offrent maintenant le Pacifique-Canadien et ses lignes secondaires.

M. BOULANGER: Vous faites partie d'une association ouvrière. Au cours des trois ou quatre derniers jours, nous avons entendu un grand nombre de témoignages portant sur les passes de chemin de fer. Comment l'utilisation de ces passes touche-t-elle les gens qui sont à leur retraite? Diriez-vous qu'à la suite des avantages promis par la compagnie au moment de la délivrance de ces passes, celles-ci constituaient pratiquement une partie de votre revenu? Diriez-vous que les gens qui profitent des avantages attachés à ces passes se trouvent lésés par la suppression des trains qu'ils pourraient autrement utiliser?

M. SKOBERG: Notre Conseil a été saisi de plusieurs plaintes de la part de ceux qui voyagent grâce à ces passes, en particulier les employés retraités, et on considère ces avantages comme partie intégrante des salaires touchés lorsque cette entente fut conclue. Actuellement, ces gens sont forcés de s'informer s'il y a des places disponibles pour eux, et alors seulement peuvent-ils prendre le train. Nous prétendons que le public en général a droit à certains privilèges en ce pays, mais il lui est impossible d'en profiter dans les conditions présentes.

M. BOULANGER: Je crois que vous étiez ici, ce matin. Vous souvenez-vous que quelqu'un a déclaré—il me semble que c'est le maire de Moose Jaw—que quelques-uns d'entre vous deviez même payer un impôt sur le revenu à l'égard de la valeur que représentent ces passes, comme si c'était considéré comme un revenu. Je n'ai pas du tout compris ce qu'il a voulu dire.

M. SKOBERG: Il a parlé de l'impôt...

M. BOULANGER: Touchant les passes, oui.

M. SKOBERG: A ce sujet, nous avons des raisons de croire qu'un certain montant d'argent est porté aux livres du Pacifique-Canadien et imputé à chaque meployé pour l'usage de sa passe. Cet argent n'est pas imposable comme tel, mais ils inscrivent dans leurs livres une certaine somme pour la délivrance et l'utilisation des passes.

M. BOULANGER: Je trouve la chose raisonnable; je dois maintenant vous remercier et vous féliciter. C'était ma dernière question.

M. ROCK: Comme on n'a pas donné lecture du texte anglais, je propose qu'il soit versé au procès-verbal sans lecture.

Le PRÉSIDENT: Oui. Je propose une motion. Il est proposé par M. Rock, appuyé par M. Ballard, que...

M. SKOBERG: Je ne comprends pas, monsieur Macaluso; il y a la traduction.

Le PRÉSIDENT: Il y a une légère différence dans la traduction. Pour éviter toute confusion qui pourrait découler de la traduction anglaise...

M. ROCK: Votre mémoire, à mon avis, est un document très sérieux. Il touche à une foule de...

Le PRÉSIDENT: D'après ce que me dit le greffier, je crois comprendre que la traduction anglaise sera imprimée automatiquement, monsieur Rock.

• (3.09 p.m.)

M. ROCK: Il couvre un champ très vaste. Je voudrais d'abord donner lecture de cette partie sur laquelle je veux revenir et discuter. Il n'y a pas de pagination, mais ce n'est pas important. Puis-je donner lecture de quelques passages? «L'élimination de tout service ferroviaire touchera un certain nombre d'employés et un certain nombre d'années de service.» C'est incontestable. A la deuxième page: «Les employés engagés en toute bonne foi, comme le sont ceux de l'administration, doivent recevoir de la direction les mêmes compensations, autant les uns que les autres.» Puis on «signale que la première mesure à prendre par un particulier ou une compagnie en se lançant en affaires, c'est d'avoir à vendre un produit ou un service convenable.» Deuxièmement, «il faut faire face à la concurrence, tant dans les prix que dans les services.» Troisièmement, «facteur essentiel: qualité du service ou du produit.» A la page 4, avant-dernier alinéa, «le Conseil du travail prétend qu'il est du devoir du gouvernement, envers la main-d'œuvre et la direction, d'établir des principes directeurs et des priorités coordonnées raisonnablement. Nous prétendons qu'il est de première importance de tenir compte, en premier lieu, en dernier lieu et constamment, des répercussions que peuvent en subir les collectivités et le public canadien en général.» Monsieur Skoberg, notre mandat comporte «Que la question fondamentale de la suffisance du programme actuel et des futurs projets du Pacifique-Canadien, en ce qui concerne le service-voyageurs à fournir sur ses lignes, en vue de répondre à la demande raisonnable du public pour un tel service, ainsi que les résultats desdits programmes et projets, soit déférée à l'étude du comité permanent des transports et communications qui devra en faire rapport.» Vous avez soulevé ici plusieurs points importants qui sont parfaitement conformes au mandat. Si j'ai cité ces textes, c'est que les questions que j'entends vous poser ont été jugées inadmissibles dans une autre municipalité. Je suis certain que M. Olson et le Président ne me rappelleront pas à l'ordre maintenant, car tout ce que je demanderai sera conforme au mandat.

Savez-vous que, chaque fois qu'un chemin de fer entend améliorer son service, entre un endroit et un autre, en augmentant la vitesse de ses trains ou en éliminant certains arrêts, le syndicat et les syndiqués mettent tout en œuvre et s'entendent entre eux pour exiger la même rémunération qu'auparavant. Prenons l'exemple des circuits sans interruption. Quand le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien désirent conclure une convention avec un groupe, les voilà aux prises avec un problème parce qu'il y a course ininterrompue entre deux endroits, et ils ont toutes les misères au monde à négocier. On n'ignore pas, je crois, qu'il y a des ingénieurs qui n'ont à travailler qu'une heure et demie pour retirer le salaire d'une pleine journée. Ce que j'aimerais savoir, c'est le degré de collaboration que votre Conseil du travail est prêt à fournir à l'égard des ententes actuelles de travail visant le nombre d'heures et les distances. Ce sont là des questions qui influeront grandement sur le bilan des profits et pertes, à l'avenir, si des changements d'ordre technique allaient permettre aux trains de circuler deux fois plus vite qu'ils ne le font actuellement.

M. SKOBERG: Quant à la première partie de votre question, je crois que vous reconnaissez que les employés de chemin de fer travaillent, en général, à temps partiel dans leur itinéraire. Ils ne sont payés qu'en proportion directe de leurs heures de tâche et du nombre de milles qu'ils parcourent dans une subdivision donnée. Ils n'ont aucune garantie, ils n'ont aucune idée de l'heure à laquelle ils seront appelés au travail, sans compter bien d'autres inconvénients de ce genre. Dans le cas d'un train de voyageurs, il va de soi que les heures de

travail sont déterminées d'avance. J'ignore si vous savez ce que c'est que de diriger un train de passagers à grande vitesse et si vous vous rendez compte des dangers à éviter et des responsabilités à assumer dans un tel travail. Je vous proposerais de tenter l'aventure si le mandat du Comité vous y autorise; ce serait une expérience précieuse, si vous pouviez la tenter. Mais le Conseil du travail reconnaît, en général, que des changements s'imposent. Je crois que la Commission Freedman a formulé des vœux dont tiendront compte le syndicat et le comité d'administration. Je ne crois pas qu'en général l'élément ouvrier contrecarre l'évolution du progrès, mais il est très difficile pour la majorité de la main-d'œuvre de s'adapter au progrès s'il n'y a pas de collaboration entre le patronat et les employés, et, à mon avis, cette collaboration fait défaut à l'heure qu'il est.

M. ROCK: Je partage votre opinion. Il n'y a pas suffisamment de collaboration. Monsieur Skoberg, les membres du Comité orientent leurs questions vers des domaines différents, mais je m'en tiens surtout, dans les miennes à parler de la vitesse, car je crois que nous aurons ici quelques sociétés qui ont à nous faire part de leurs nouvelles conceptions d'ordre technique visant la vitesse sur rail; et, de plus, nous allons formuler des recommandations, mais nous ne savons pas encore exactement lesquelles avant d'entendre tous les témoignages, y compris celui du Pacifique-Canadien qui reviendra également devant nous. Nous avons une société, la *United Aircraft,* qui prétend que, sur nos mêmes voies ferrées, elle est en mesure de doubler la vitesse des trains qui y circulent aujourd'hui. Vous vous rendez compte qu'en l'occurrence une foule de changements s'imposent dans les conventions de travail. Les avions font une dure concurrence aux trains, à l'heure qu'il est. Un même pilote, après avoir parcouru tout le Canada, va traverser l'océan jusqu'en Europe. Dans le domaine ferroviaire, l'ingénieur parcourt quelques centaines de milles, après quoi sa journée est terminée. Ne croyez-vous pas que le syndicat devrait modifier son attitude? Que l'ingénieur fasse au moins ses six heures de trajet. Voyons la chose sous un autre angle. Mettons que les trains mettent la moitié du temps actuel à parcourir la distance qui sépare deux villes importantes, ne croyez-vous pas que ce serait là un service amélioré qui permettrait aux chemins de fer de soutenir la concurrence de l'aviation? Je suis porté à croire qu'alors les voyageurs reviendraient aux trains. Ne pensez-vous pas que nous devrions constater un peu plus de collaboration entre les deux parties en cause? Que les ingénieurs et le personnel des trains devraient avoir une plus longue distance à parcourir et un plus grand nombre d'heures à travailler qu'ils ne s'y attendent si la vitesse des trains est augmentée?

M. SKOBERG: A la suite du rapport de la Commission Freedman, il y a maintenant un comité formé de gens intéressés à la circulation et qui s'occupe en tous points de ce que vous venez de dire, mais laissez-moi ajouter ceci: si vous aviez l'occasion de conduire quelques-unes des locomotives diesel actuellement en service et que vous les voyiez fumer, je crois que vous vous rendriez compte que la question de sécurité doit faire l'objet de nos soucis. J'envisage la situation et je suis sûr que le Conseil du travail de Moose Jaw et de la région en fait autant et ne s'opposerait pas à tout changement qui ne mettrait en rien en danger la vie des intéressés. Mais on exigera certainement que ces nouvelles conditions de travail respectent le bien-être de l'employé autant que celui de la compagnie. C'est précisément là l'objet du comité en question.

M. ROCK: S'agira-t-il encore d'une attitude unilatérale que vous prendrez comme dans le passé? Je vois que le National-Canadien a des trains entre Montréal et Toronto. Ce n'est pas une très longue distance et j'ai l'impression qu'un ingénieur peut la parcourir aller et retour si la vitesse des trains était doublée. Et cependant, si je comprends bien, on change d'ingénieur trois fois

sur ce trajet, ce qui me paraît injustifiable. Changer d'ingénieur trois fois entre Montréal et Toronto! Quels progrès les gens du métier envisagent-ils pour le Pacifique-Canadien? Envisagent-ils l'avenir s'ils savent que peut-être, à cause des conventions collectives, le chemin de fer se trouvera dans l'impossibilité d'appliquer un programme tendant à augmenter la vitesse des trains, ou si la compagnie se rend compte qu'il ne lui en coûtera pas moins cher pour parcourir cette distance, ou si elle est même paralysée dans ses progrès à cause de l'attitude des syndicats? Autrement dit, dans le domaine de la fabrication, quand on peut produire deux fois plus, on peut vendre à meilleur marché parce qu'on produit deux fois plus. On dirait que, dans le domaine ferroviaire, chaque fois qu'on augmente la vitesse des trains il en coûte davantage quand normalement ce devrait être le contraire.

M. SKOBERG: Encore ici, monsieur, la Commission Freedman s'est occupée de cette question en tous points, grâce aux représentations auxquelles elle a prêté l'oreille au cours de ses voyages à travers le pays. Je vous dirai que moi-même je veille à la conduite d'un train. Je sais donc dans quelles conditions doivent travailler les employés de la compagnie. Je ne crois pas que la majorité des employés s'opposent à tout changement si ce n'est pas à leur détriment. Je suis certain que les syndicats sont prêts à accepter leurs responsabilités et ils les accepteront, le temps venu, s'il s'agit de conventions acceptables de part et d'autre.

M. SALTSMAN: Monsieur le Président, monsieur Skoberg, au cours des témoignages que nous avons entendus ces jours derniers, il y a eu des opinions divergentes au sujet de la suppression du *Dominion*. Quelques-uns des témoins qui ont comparu devant nous ne semblent pas tellement s'opposer à cette suppression. D'autres s'en sont fort inquiétés. Les uns ont prétendu que cette réduction du service ferroviaire touchera certains groupes de gens beaucoup plus que certains autres groupes. On a signalé que les personnes âgées, par exemple, sont grandement désavantagées par suite de cette diminution de service. Comme vous connaissez bien ces questions ferroviaires, voulez-vous nous parler de ces différences entre certains groupes et d'autres qui utilisent les services de chemin de fer?

M. SKOBERG: Eh bien, monsieur, à notre avis il est bien vrai qu'il existe des différences entre les gens en général et les citoyens canadiens. Vous admettrez sans doute que les membres de ce Comité et plusieurs d'entre nous ont vraisemblablement les moyens d'aller s'acheter un billet d'avion et de voyager ici et là sans le moindrement affecter leur budget, mais il y a un grand, un très grand nombre de gens, au Canada, qui ont besoin de recourir aux services ferroviaires, et je ne crois pas que la situation soit en train de s'améliorer. Ils ont des familles qui doivent se déplacer d'un bout du monde à l'autre. Ce sont ces gens et bien d'autres à faible revenu qui ont vraiment besoin d'un système de transports bien organisé, et je reconnais certainement qu'il existe une différence entre certains groupes de gens au pays. Nous n'aimons pas à nous y arrêter, mais je crois que c'est quand même un fait indéniable.

M. SALTSMAN: Pensez-vous que la réduction des services ferroviaires serait de nature à nuire à certains groupes plus qu'à d'autres?

M. SKOBERG: Oui, je le crois.

M. SALTSMAN: A la page 2, vous émettez l'opinion—et, de fait, c'est plus qu'une opinion. Vous signalez que les trains circulent avec des retards constants.

Croyez-vous que c'est une tactique délibérée de la part du chemin de fer ou que c'est dû à des problèmes qu'il ne peut surmonter?

M. SKOBERG: Je crois qu'après l'élimination du *Dominion*, le *Canadian* qui reste en circulation doit faire plus d'arrêts le long du trajet. Cette augmentation dans le nombre des arrêts se reflète nécessairement dans son horaire. J'ignore si le Pacifique-Canadien irait volontairement jusqu'à désorganiser le service du *Canadian*. Nous savons, d'autre part, qu'il y a des wagons de messageries et d'autres genres de wagons qui sont attachés à ce supertrain que nous nous sommes habitués à utiliser, et, à notre avis, on ne fait aucun effort pour améliorer le service; les employés du service des trains de voyageurs, au Pacifique-Canadien, ne s'efforcent même pas de fournir des renseignements et sont privés des facilités qui leur permettraient de renseigner le public en général; tout cela tend naturellement à déprécier le service.

M. SALTSMAN: Avant la suppression du *Dominion*, le *Canadian* circulait-il plus conformément à l'horaire?

M. SKOBERG: Je n'ai pas ici l'horaire même, ni des détails précis, mais je dirais qu'il était certainement plus ponctuel.

M. CARON: Ce matin, je posais une question à quelqu'un et je crois avoir reçu une réponse inexacte que vous êtes sans doute en mesure de rectifier. Le Pacifique-Canadien a supprimé le *Dominion* et, depuis, il n'a plus qu'un seul train circulant vers l'ouest et un autre se dirigeant vers l'est. Pouvez-vous me dire combien de wagons ou combien de trains le National-Canadien a-t-il en circulation dans le même cas?

M. SKOBERG: Trois, je crois, sur un réseau transcontinental.

M. CARON: Et croyez-vous, ou a-t-on l'impression que le National-Canadien fait beaucoup mieux et ne perd pas d'argent avec ces trains?

M. SKOBERG: On est d'opinion qu'il n'en perd pas. C'est l'opinion de. . .

M. CARON: Alors, si le Pacifique-Canadien faisait un peu plus de publicité et donnait un peu plus de service, il pourrait en faire autant et toucher un peu de profits?

M. SKOBERG: S'il prenait les trois mesures que nous avons énumérées dans le mémoire, à la page 2, nous sommes d'avis que ce serait possible. Il pourrait améliorer la situation en ce qui concerne les pertes attribuables au service-voyageurs.

M. CARON: Pensez-vous que le Pacifique-Canadien a suffisamment annoncé ses services?

M. SKOBERG: Je n'ai pas saisi, monsieur. . .

M. CARON: Eh bien, prenons le National-Canadien qui annonce ces tarifs rouge, blanc et bleu. C'est un programme spécial comportant des tarifs différents selon les jours. Le Pacifique-Canadien n'a pas fait la même chose et n'a rien annoncé de comparable.

M. SKOBERG: En toute justice, je crois qu'ils ont déjà essayé d'améliorer leur service fourni aux voyageurs, mais, d'autre part, quelques-uns de leurs services ne se comparaient pas à ceux qu'offrait le chemin de fer concurrent.

M. CARON: On me dit que les prix ont considérablement augmenté sur les lignes du Pacifique-Canadien et beaucoup moins sur celles du National-Canadien. Est-ce exact?

M. SKOBERG: Je ne suis pas en mesure de le savoir, monsieur.

M. CARON: Non? Très bien, je vous remercie.

M. CARTER: Je me suis intéressé à la ponctualité des trains et, si j'ai bien compris, on a répondu à M. Saltsman qu'avant la suppression du *Dominion*, et le *Dominion* et le *Canadian* respectaient leurs horaires mieux qu'aujourd'hui.

M. SKOBERG: Avant que le *Dominion* soit retranché. . .

M. CARTER: Oui. En d'autres termes, ils n'étaient pas aussi régulièrement en retard qu'ils le sont maintenant?

M. SKOBERG: Au sujet des trains de voyageurs. . . je crois qu'on s'efforce sérieusement de maintenir les trains en temps, mais quand le service du *Dominion* a commencé à se détériorer, il n'était plus question du temps. Le *Canadian* évidemment, je crois, était alors beaucoup plus ponctuel quand on a commencé à négliger le service du *Dominion*.

M. SKOBERG: Il était alors beaucoup plus ponctuel. On ne s'occupait pas de. . .

M. CARTER: Vous considérez ces retards persistants comme une aggravation de la désintégration ou comme une mesure destinée à détériorer le service du *Canadian*.

M. SKOBERG: C'est ce que je crois, oui.

M. CARTER: Dans votre réponse à la première question qui vous a été posée plus tôt, au sujet des passes, ai-je bien compris que vous avez dit que le Pacifique-Canadien, dans ses livres, attribuait une valeur à ces passes et en imputait le chiffre à l'employé. Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. SKOBERG: C'était mon opinion, conforme à notre information selon laquelle on impute à chaque employé un tel montant pour chaque passe qui est délivrée et ce montant est reporté dans la comptabilité du Pacifique-Canadien où il figure sous une forme ou sous une autre.

M. CARTER: Vous ne savez pas où ils font cette entrée? En tiennent-ils compte comme une partie des salaires ou comme élément du revenu? Vous ne savez pas où se fait cette entrée?

• (3.26 p.m.)

M. SHERMAN: Monsieur Skoberg, ce qui me frappe dans votre mémoire, bien qu'il émane d'un organisme ouvrier, c'est qu'il n'insiste pas beaucoup sur les ramifications du travail, sur les répercussions que subissent les employés par suite de l'annulation et de la suppression du train de voyageurs *Dominion* dans cette région.

A la première page de votre mémoire, votre organisme déclare «qu'il est manifeste et incontestable que la suppression de tout service ferroviaire touchera directement tant d'employés comptant tant d'années de service.» Je suis sûr que nous admettons tous le bien-fondé de cette affirmation. C'est tout de même une faible et sobre déclaration formulée par un organisme ouvrier. J'ai l'impression que quelques syndicats ouvriers iraient beaucoup plus loin que cela et s'exprimeraient beaucoup plus énergiquement dans ce domaine. Quand vous dites que l'annulation de ce service affectera incontestablement un certain nombre d'employés comptant tant d'années de service, iriez-vous jusqu'à affirmer qu'un nombre appréciable d'employés manqueront de travail ou sont déjà en chômage, ou qu'ils ont perdu leur gagne-pain par suite de la suppression du service-voyageurs du *Dominion* dans cette région?

M. SKOBERG: On traitera de ceci, monsieur, dans le mémoire de l'association des ouvriers de chemins de fer, mais la raison principale pour que les choses restent comme vous le suggérez, un nombre «X» d'employés et un nombre «X» d'années de service est qu'immanquablement ce pourrait être objet d'enquête comme ce fut déjà le cas devant le ministère des Transports à savoir si oui ou non un nombre «X» d'employés ont été directement affectés. Nous soutenons que le fait de supprimer un train affecte aussitôt personnellement certains employés qui doivent passer à d'autres divisions, au fret ou à tout autre emploi. Le fret est la seule possibilité. Comme ils se joignent à ce dernier service, ils vont progressivement éliminer le dernier homme sur la liste ou alors ces gens, notamment du service des passagers, ne bénéficient de leur ancienneté que sur les trains de passagers et dans ce cas ils sont perdus. S'il n'y a pas de trains de passagers, il n'y a pour eux d'autre emploi si ce n'est de recommencer au bas de l'échelle sur la liste d'ancienneté du service de fret et naturellement, de recommencer à neuf à l'âge de 55 ans, vous devez réaliser ce qu'il en est d'aborder un tel travail. De plus, bien entendu, plusieurs de ces employés ont été blessés en service ou autres choses et sont demeurés agents de trains de passagers. Ces derniers sont directement affectés.

M. SHERMAN: Devons-nous déduire de ceci qu'il y a deux syndicats ou plus impliqués dans cette situation?

M. SKOBERG: Exactement.

M. SHERMAN: Être directement concerné par une situation financière n'est toutefois pas nécessairement une mauvaise chose, n'est-ce pas? J'entends vous pourriez être impliqué à votre avantage et non forcément de façon dommageable.

M. SKOBERG: Il serait plutôt malaisé de suggérer à un employé ayant consacré les meilleures années de sa vie à être agent de trains de passagers et qui, maintenant âgé de 50 ans, est sans emploi, qu'il ne sera pas personnellement affecté financièrement. De fait il sera personnellement affecté parce qu'il n'y a pas d'autre emploi pour lui dans le genre de travail auquel il a été entraîné.

M. SHERMAN: Oui. Je comprends alors ce que vous voulez dire. L'expression «personnellement affecté» ne fait pas nécessairement comprendre l'argument que vous développez dans votre bref. Vous entendez par là qu'un grand nombre de personnes sont affectées à tort plutôt qu'à leur avantage. Ce n'est pas uniquement le fait d'être affecté personnellement, c'est le fait d'être financièrement lésé, d'être affecté de façon dommageable.

M. SKOBERG: J'ajoute que plus que dans l'exposé de Moose Jaw et du Conseil nous ne faisons pas référence qu'aux employés de chemins de fer, mais nous faisons allusion à tous ces gens qui ont à se déplacer d'une région à l'autre du pays pour leur travail et qui seront tout aussi affectés. C'est que nous nous devons d'avoir les idées larges à ce point de vue. Il ne nous est pas permis de séparer les deux groupes de personnes impliqués.

M. SHERMAN: Une dernière question Monsieur Skoberg. Pour quelle raison le présumé employé dont nous discutons le cas ne peut-il passer directement du train de passagers à celui de marchandises?

M. SKOBERG: En premier lieu, voyez-vous, il faut obtenir l'accord de l'union. Ensuite naturellement, à cause de son âge et de ses capacités. Il lui serait impossible de diriger le genre de main-d'œuvre requise sur les convois de marchandises ceci attendu que ce travail lui soit confié. Plusieurs de ces gens occupaient ce poste parce qu'ils étaient malades ou physiquement inaptes de quelque façon.

M. REID: Monsieur le président, pourrais-je poser quelques questions à M. Skoberg au sujet de sa politique d'action pour le transport national et aussi pour lui demander ce qu'il attend du gouvernement ou des autorités comme programme à suivre par les chemins de fer?

M. SKOBERG: Monsieur, je ne saurais être assez présomptueux pour—

M. REID: Tous les autres le sont, soyez donc bien à l'aise.

M. SKOBERG: —proposer ce qui pourrait être fait ou comment ce pourrait l'être mais nous avons certaines opinions à cet égard.

M. REID: Eh bien c'est ce que nous attendons.

M. SKOBERG: Il est de notre avis de suggérer qu'on donne la priorité à une politique de transport national pour les trains de passagers afin d'éviter encore plus de séparation entre l'Est et l'Ouest. Nous faisons particulièrement référence à cette rame. Nous ne savons si nous devons continuer au présent rythme dans l'établissement d'une politique coordonnée pour les trains de passagers.

M. REID: Politique de transport-voyageurs?

M. SKOBERG: Je ne considère aucun autre moyen de transport dans le présent cas. Nous régressons, nous reculons très loin dans l'histoire. Vous n'avez qu'à considérer le Japon, l'Europe ou tout autre endroit actuellement en plein développement, ils ont tous mis sur pied une politique de transport très appropriée ou sont en train de le faire, comme par exemple les États-Unis; je soutiens que si le Comité n'est pas préparé à entrer activement en action et à voir à ce que soit établie une ligne de conduite précise pour le transport par voie ferrée, il rend là un très mauvais service au Canada en général.

M. REID: Il y a une difficulté. Les régions où ces autres pays offrent un service étendu pour voyageurs ont cette caractéristique commune, contrairement par ailleurs au Canada, qui est de présenter une grande densité de population sur une région relativement petite. A mon avis nous n'avons qu'une région au Canada présentant cet aspect, celle de l'ouest de l'Ontario en incluant peut-être Montréal.

M. SKOBERG: Bien, si nous poursuivons ce raisonnement, je vous dirais monsieur, que ce pays ne se développera jamais. Si nous séparons l'Est de l'Ouest, surtout à l'heure actuelle, aussi bien alors couper les ressources et tout le reste.

M. REID: Il y a une autre difficulté. Si nous en croyons les journaux, vers 1971 nous aurons d'énormes avions pouvant prendre à bord plus de 500 passagers à la fois. Ceci représente environ le double de ce que peut voyager n'importe quel train transcontinental et de plus la longueur du voyage par voie aérienne est réduite au dixième du temps. N'êtes-vous pas prêt à admettre du moins simplement pour discuter que ce ne serait qu'une politique de compensation. En d'autres mots une alternative possible dans le mode de transport.

M. SKOBERG: N'est-il pas vrai monsieur que les gens préfèrent généralement ne pas voyager par avion? S'ils le peuvent et ont l'occasion ils voyageront plutôt par train—qu'ils ne sont pas si pressés, en dehors de—et encore ici nous ne considérons qu'une certaine partie de la population—je ne pense pas vraiment

que le transport aérien des passagers pourra remplacer effectivement le transport par rail si ce dernier service vendable existe.

M. REID: Le mot-clé est vendable au prix coûtant. Très bien. Merci monsieur.

M. CANTELON: Je crois bien que M. Reid a résumé ce que j'allais dire. Toutefois je voudrais insister sur un point. Je veux simplement dire que le fait de présenter votre exposé en français indique bien l'attitude des Canadiens de l'Ouest sur la séparation du pays que vous avez mentionnée. Je suis certain que tous l'ont apprécié.

Il n'y a qu'un point sur lequel j'aimerais revenir à propos de ce que M. Reid vient de dire et c'est que croyez-vous qu'en ce qui concerne votre politique de transport national, que la ligne de chemins de fer présente une politique de fourniture de services même sur les lignes principales. On a proposé un train type océanique de Calgary à Winnipeg, ceci vous satisfait-il? En ce qui a trait à vos lignes de conduite pour le transport national?

M. SKOBERG: Je crois que lorsque le ministère des Transports a supprimé les lignes de service, autorisées maintenant par le ministère à la suite de représentations faites dans le temps, quoi qu'il en soit on s'occupa naturellement de tout sauf de l'impact économique et social sur les groupes affectés. Ceci en effet qu'il n'y aurait pour eux aucun circuit principal de trains de passagers.

De plus, quiconque dans l'ouest peut parfaitement vous dire qu'en dehors de Régina particulièrement, il y a un nombre suffisant de trains desservant le nord entier et les régions du sud pour couvrir la région complète. En dehors de Moose Jaw il y en avait un de Sault Line à North Portal lequel était le seul lien existant entre Vancouver et Emerson à cette époque par un chemin de fer international. On décida de le supprimer même si on avait des preuves à l'appui que ce train était définitivement une nécessité, même sur un plan militaire. Mais lorsque les voies d'amenée à la ligne principale furent supprimées, alors la voie principale cessa d'être un train de passagers transcontinental et les gens n'allaient plus que d'une petite localité à l'autre, s'ils pouvaient rejoindre la voie principale. Vous avez propablement raison au sujet de l'ouest de Canada, si nous séparons l'Est de l'Ouest de cette manière, il n'y a aucune raison pour aller plus loin que Winnipeg.

M. CANTELON: Je crois que M. Reid veut faire comprendre que nous n'allons pas faire de rupture tant que nous aurons ces avions voyageant sur de longues distances et pouvant transporter 400 ou 500 passagers à la fois. On pourrait prendre ces avions à Régina, Calgary ou Winnipeg en profitant d'un service plus efficace et plus économique que le chemin de fer. Je veux en venir à ceci. Croyez-vous que selon votre politique de transport national, les voies principales devraient desservir ces endroits afin de permettre aux passagers de continuer plus loin?

M. SKOBERG: J'estime nécessaire pour un train de passagers transcanadien d'être rejoint par des lignes secondaires selon un système de transport largement étendu. Je prends comme exemple Prince-Albert. De Régina à Prince-Albert, cette ligne était particulièrement occupée. On y comptait de 11 à 13 wagons par train. On le supprima complètement. Ceci rejoignait la ligne principale et plusieurs de ces gens sans doute allaient vers Montréal ou l'est.

M. CANTELON: Croyez-vous que ces gens même aujourd'hui prendraient cette ligne transcontinentale ou viendraient-ils ici, dites, et prendraient la voie des airs?

M. SKOBERG: Je suggère qu'ils utilisent la ligne transcontinentale si le service offert convient à leurs moyens financiers.

M. FAWCETT: Monsieur le président, je n'ai pas de question à poser, mais je désire éclaircir un point dont M. Sherman parlait. Si je comprends bien, M. Skoberg, il y a dans cette région une liste à l'ancienneté pour convois de marchandises et une liste à l'ancienneté pour ce qui est des serrefreins et des conducteurs, les serrefreins pour voyageurs, n'est-ce-pas? Voici comment cela fonctionnne, le résultat est tel que lorsque le transport ou les services pour voyageurs sont réduits et les préposés aux voyageurs sont déplacés, ceux-ci perdent leur droit à l'ancienneté sur la liste pour convois de marchandises. Voici à quoi je veux en venir, ils avaient le choix entre le transport des voyageurs et celui des convois de marchandises, ce qui explique pourquoi ils sont au service des voyageurs, n'est-ce pas?

M. SKOBERG: Il arrive pour certaines raisons qu'il n'y ait pas d'autre choix.

M. FAWCETT: Oui, pour blessures ou raison de santé. Par conséquent, lorsqu'on retire un train de voyageurs et qu'ils doivent quitter ce service, l'ancienneté ne leur permettant pas de travailler sur d'autres trains de voyageurs, ils retombent naturellement au bas de la liste d'ancienneté pour convois de marchandises.

M. SKOBERG: En s'introduisant sur cette liste ils la dérangent. Je ne suis pas une autorité en la matière. Cependant ils dérangent la liste à l'ancienneté pour convois de marchandises en s'y introduisant.

M. FAWCETT: Mais il se peut qu'ils soient placés assez bas sur cette liste qu'ils se voient forcés de travailler comme remplaçants; leur paye est donc diminuée et ils font peut-être certains travaux, comme faire fonctionner un train, ce qui est peut-être au-dessus de leur force. Je voulais tout particulièrement mettre cet aspect de la situation au clair.

M. SKOBERG: C'est exact.

M. SALTSMAN: Merci, monsieur le Président. On a répondu à la plupart des questions que je voulais poser. Cependant, j'aimerais demander à M. Skoberg une question qui se trouve sur la troisième page au deuxième paragraphe. Je lis textuellement afin de la garder dans le contexte:

Le Conseil du travail de Moose Jaw et du district est d'avis qu'à moins que le Pacifique-Canadien ne soit disposé à assurer un service efficace sur une base de concurrence, il devrait se retirer immédiatement et complètement du service-voyageurs. Le présent Comité doit donc reconnaître l'état d'urgence qui existe dans le transport des voyageurs et recommander la mise en application d'une politique nationale des transports. Voici ce qui me préoccupe dans le texte précité: nous nous plaignons que les services devront être supprimés, je parle du *The Dominion*, il est question d'en diminuer l'usage. Vous déclarez que le Pacifique-Canadien doit supprimer complètement et immédiatement son service-voyageurs. Si cette mesure entrait en vigueur, ce qui est une suggestion d'une portée énorme, que proposez-vous pour remplacer le service de transport qu'on donne aux gens?

M. SKOBERG: Sur votre recommandation et avec l'application d'une politique nationale des transports, ce point serait réglé en autorisant le National-Canadien à faire circuler leurs trains sur les lignes du Pacifique-Canadien. Il est absolument inutile en ce moment d'avoir une entreprise qui n'est pas équipée à donner un service compétent et vendable au public, et de l'astreindre à continuer à

offrir ses services aux voyageurs. Le Conseil du travail de Moose Jaw et du district est d'avis que si tel est le cas—nous sommes disposés et recommandons fortement que le National-Canadien devienne entièrement responsable du transport des voyageurs au Canada.

M. SOUTHAM: Une autre question pour faire suite à ceci, à certains endroits le National-Canadien et le Pacifique-Canadien suivent un parcours parallèle et se font concurrence, il est bien entendu je suis d'accord avec vous que tout sytème de transport national comporte une certaine entente suivant laquelle le Pacifique-Canadien utilise les lignes de chemin de fer du National-Canadien. Il reste que dans plusieurs régions la voie ferrée du National-Canadien est éloignée de celle du Pacifique-Canadien, donc ceci augmenterait les difficultés actuelles.

M. SKOBERG: Le droit à un commun usage des lignes de chemin de fer serait une solution facile. Le mouvement travailliste tel que proposé ne prévoit pas de l'avancement. Je tiens à mentionner que nous sommes prêts à considérer tout ce qui pourrait améliorer le service offert aux employés et à l'ensemble du peuple canadien que nous représentons.

M. SOUTHAM: Il n'est pas mentionné dans ce paragraphe qu'il faut présentement restreindre le transport des voyageurs. Il faudra coordonner ce plan sur l'échelle nationale avant que le Pacifique-Canadien ne se retire des affaires afin d'éviter entre temps que le transport des voyageurs ne soit diminué.

M. BOULANGER: Puis-je poser une question, monsieur le président?

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur Pascoe.

M. PASCOE: Monsieur le président, Monsieur Skoberg, j'ai souligné certains endroits de cet excellent exposé, on a passé en revue la plupart, cependant pour revenir à nos débats, vous dites à la page 1: «Notre Conseil du travail déplore le fait que ces audiences se déroulent en ce moment. Comme le fort de la saison est proche, les gens ne se rendront compte, que trop tard, de la grave situation que représente le manque de services pour voyageurs.» Voulez-vous poursuivre cela, Monsieur Skoberg?

M. SKOBERG: Je crois, Monsieur Pascoe, que lors des débats à Regina plusieurs témoins ont soutenu devant les délégués de la Commission de Transport des faits voulant qu'ils aient tenté d'obtenir des places sur les trains de voyageurs. Présentement la saison bat son plein dans l'ouest du Canada, et il est impossible d'obtenir des témoins d'actualité qui se prêteraient volontiers à redire les mêmes preuves devant ce comité. Aussi, la température actuelle y est pour quelquechose, c'est bien en hiver que les gens se rendent compte de la nécessité d'un moyen de transport.

M. PASCOE: Monsieur le président, j'aimerais avancer ceci avec votre permission. Tout porte à croire que les nombreux exposés ici soumis et qui dépassent en chiffres tous ceux parus jusqu'ici à la galerie publique, il semble qu'on devrait reconnaître la gravité de la situation ici à Moose Jaw.

M. SKOBERG: Ce qui me préoccupe c'est de réussir à ce que ces personnes viennent témoigner devant votre comité.

M. BYRNE: Monsieur Skoberg, vous êtes le deuxième témoin aujourd'hui à soulever un sujet qui m'inquiète beaucoup, la proposition d'établir un système de transport qui soit adapté à cette situation en particulier, comme l'Est du Canada qui est une région très peuplée, peut être un facteur de désunion entre

nous. Je présume que vous connaissez ce qu'on appelle le pont soit la modeste région du point de vue économique situé dans le nord ontarien, et qui s'étend je pense bien de Kenora à Sudbury. Vous êtes au courant de cela, nous déboursons quelque $20 millions en subsides directes aux deux chemins de fer, afin que leurs chemins de fer traversent cette région aux revenus modestes.

Ne pensez-vous pas qu'il conviendrait, au cas où la population et la densité augmenteraient, ou même telle qu'elle se trouve actuellement, d'avoir un service de trains rapide, soit un service local durant le jour, de Winnipeg à Calgary par exemple, comme le train Montréal-Toronto que nous avons présentement. Ce serait un pas de l'avant dans le domaine du service de transport aux voyageurs, n'êtes-vous pas d'accord?

M. SKOBERG: Je crois bien, monsieur, que si nous avions un service de train vendable Winnipeg-Calgary, de moindre envergure, il aurait beaucoup de chance de réussir. Je suis sûr que le public l'adopterait, mais je ne pense pas qu'il puisse remplacer un train de voyageurs transcontinental.

M. BYRNE: Nous n'avons qu'un transcontinental et si nous pouvions donner un service journalier rapide et satisfaisant aux Prairies de l'Ouest serait-ce une bonne réalisation? ou pensez-vous plutôt que ce serait une entreprise économique des deux chemins de fer qui pourrait tendre à séparer l'est de l'ouest?

M. SKOBERG: Il nous faut admettre qu'il ne sert à rien d'avoir un double service, et il est fort probable que si l'on offrait ce service à l'ouest Canadien, il pourrait être fort apprécié.

M. BYRNE: Je veux en venir à ceci, devons-nous lançer ce moyen de locomotion rapide à travers le nord de l'Ontario alors que nous savons qu'il n'y aurait pas de clients, il semble donc réalisable d'assurer un fonctionnement rapide ici même ainsi qu'un fonctionnement rapide dans le milieu et l'est du Canada.

M. SKOBERG: Oui, c'est bien possible.

M. BYRNE: Il reste qu'il faut considérer ceci. Saviez-vous quel est le tarif de transport des biens de consommation courante au Canada? J'en connais un seul—un tarif de transport des biens de consommation courante au Canada. Savez-vous lequel?

M. SKOBERG: Non.

M. BYRNE: C'est le tarif de transport des céréales qui vise l'ouest du Canada seulement. Pensez-vous que ceci ait tendance à nous séparer? C'est un tarif statutaire tout spécial. Nous n'avons pas à ma connaissance d'autre tarif statutaire.

M. SKOBERG: Parlez-vous du tarif *Crowsnest Pass?*

M. BYRNE: Nous n'avons pas d'après moi d'autre tarif de transport concernant les biens de consommation, cependant nous avons un tarif pour le transport des céréales. On ne peut pas dire que ceci ait pu nuire aux relations entre l'ouest et l'est.

M. SKOBERG: Je suis porté à croire que ceux-ci ont été accordés à titre de tarif plutôt qu'à titre de concession.

M. BYRNE: C'est un tarif statutaire institué par le Parlement.

M. SKOBERG: Ceci est vrai des gens de l'ouest, à ce point de vue.

M. BYRNE: C'est un sujet de discussion.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous terminé, monsieur Byrne? Monsieur Boulanger.

M. BOULANGER: Je vous poserai, dans mon propre langage, une question directe car je désire commenter votre exposé. Êtes-vous moralement convaincu de ce que le PC pour autant que le service de train à passagers soit concerné, a envie de s'en retirer complètement?

M. SKOBERG: Je puis dire tout à fait franchement, monsieur, que je suis moralement convaincu qu'il a l'intention de s'en retirer.

M. BOULANGER: Alors, si vous l'êtes, n'admettriez-vous pas que vous jouez leur jeu et que vous ouvrez juste la porte comme ils vous ont demandé de l'ouvrir quand vous dites ici qu'il n'est pas préparé à fournir un service efficace et concurrentiel, qu'il devrait se retirer immédiatement et entièrement de tout service de passagers et que ce comité devrait reconnaître l'urgence de la situation du transport de passagers et recommander la mise en œuvre d'une politique nationale de transport. Ne pensez-vous pas que vous jouez leur jeu de telle sorte que le Pacifique-Canadien sera laissé, dans mon langage, «tenant le sac»? N'avez-vous pas peur de cela?

M. SKOBERG: Eh bien, monsieur, je suis tout à fait d'accord, mais le principe du Conseil du travail de Moose Jaw et du district, et je crois, de tous les conseils du travail ou des fédérations, est que nous devons nous inquiéter des gens qui y sont représentés, et qui sont des citoyens du Canada. Il ne nous intéresse pas de savoir le jeu de qui nous jouons, ni quand. Je crois au Canada comme un tout, et ce comité a dû accepter le fait que les citoyens ont généralement droit à quelque considération.

M. BOULANGER: Je croyais que vous m'auriez donnée une réponse...

M. O'KEEFE: Plaidez-vous pour la nationalisation du PC?

M. SKOBERG: Je dirais que si le Pacifique-Canadien n'est pas en mesure de fournir du service au peuple du Canada, ce que je maintiens qu'il est tenu de faire, il devrait alors être nationalisé. Dans l'autre système, si quelques concessions lui étaient peut-être enlevées et qu'il retourne de nouveau au transport, il pourrait fournir du service. Mais tout de suite, je ne plaide pas pour nationaliser le Pacifique-Canadien, dans son ensemble, s'il est disposé à remplir ses obligations.

M. O'KEEFE: Quand vous dites transcontinental, qu'aviez-vous dans l'idée?

M. SKOBERG: D'une côte à l'autre.

M. O'KEEFE: Quelle côte?

M. SKOBERG: Du Pacifique à l'Atlantique, avec les facilités adéquates pour faire des jonctions, comme à Montréal, comme cela se faisait d'habitude.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous remercie, M. Hudson, pour votre magnifique exposé, et j'espère que vous aurez une bonne réponse.

M. HUDSON: Je vous remercie.

Le VICE-PRÉSIDENT: Maintenant, le prochain exposé sera présenté par son honneur le maire, M. J. D. Jackson, président de la *Saskatchewan Urban Municipalities Association.*

M. BALLARD: Avez-vous des copies de cet exposé?

Le VICE-PRÉSIDENT: Elles sont disponibles. Vous en aurez un exemplaire dans une minute.

M. JACKSON: Monsieur le président, ceci est une soumission de la *Saskatchewan Urban Municipalities Association.*

Le VICE-PRÉSIDENT: Voudriez-vous interrompre une minute, s'il vous plaît.

M. JACKSON: Je suis désolé.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Jackson est le maire de Meadow Lake, mais il est le représentant de la *Saskatchewan Urban Municipalities Association.* Est-ce que tout le monde a une copie de l'exposé? Voudriez-vous continuer, monsieur le maire.

• (3.53 p.m.)

M. JACKSON: Monsieur le président, ceci est une soumission de la *Saskatchewan Urban Municipalities Association* au Comité permanent des transports et des communications. Monsieur le président, membres du comité, la *Saskatchewan Urban Municipalities Association* est une organisation formée de quelque 340 cités, villes et villages, contenant une population de plus de 600,000. Ces localités sont dispersées sur toute la longueur et la largeur de la province et sont reliées par quelque 7,500 milles de grandes routes provinciales, plusieurs milliers de milles de chemins de fer, et la province est desservie par un service aérien nominal. En plus de notre système de grandes routes quelque 70,000 milles de chemins ruraux sont nécessaires pour desservir notre population agricole. D'où vous pouvez voir que chacun de nous est intéressé par le transport dans un sens ou dans l'autre. Notre Association tient des conventions annuelles au cours desquelles nos problèmes mutuels sont éclaircis et à notre toute dernière convention tenue en mars dernier, l'abandon du train de passagers du Pacifique-Canadien connu sous le nom de *Dominion* a été discuté. Comme conclusion de ces discussions, nos délégués ont passé la résolution suivante:

> «Que le Gouvernement fédéral soit prié de constituer une politique nationale de transport de passagers par train. Ceci assurera un service de passagers adéquat, par chemin de fer, pour toutes les parties de notre pays et que cette 61e convention annuelle de la *S.U.M.A.* prie l'exécutif de faire des représentations officielles au comité permanent de la Chambre des Communes, pour le transport et les communications, quand il tiendra audience dans l'Ouest du Canada, concernant la nécessité du service-voyageurs du Pacifique-Canadien.»

Notre association a remarqué que le gouvernement fédéral avec l'état de l'économie nationale chaque année et comme le temps passe, tente continuellement de prendre des mesures pour protéger et préserver la bonne marche de l'économie nationale. Si le gouvernement fédéral veut effectivement accomplir son rôle de protecteur de notre bien-être national, il doit alors s'intéresser à tous les éléments qui ont une portée sur l'économie nationale. Il est inclus, parmi eux, un système de transport effectif et efficace. Il en résulte naturellement que si le gouvernement fédéral doit exercer l'influence optima sur notre bien-être national, il doit mettre en œuvre une politique de transport compréhensive et intégrale. Nous croyons que cette politique devrait couvrir tous les moyens de transport comprenant l'aviation, la marine, le rail, la route et canalisations. Nous croyons aussi que cette politique de transport devrait s'appliquer au mouvement humain aussi bien qu'au mouvement de marchandises et d'approvisionnements puisque l'un dépend généralement de l'autre. Le développement de nos ressources, avant qu'elles puissent être utilisées, la vente

de marchandises utilisées par notre société, et la construction, la réparation et le réaménagement de nos localités, de nos maisons et de nos entreprises, le tout dépend autant du libre et facile flux et reflux de nos ressoures humaines et autres. La politique fédérale, quand elle sera complètement développée, devrait, à notre avis, être administrée par une seule agence, responsable devant le Parlement du Canada. Cette agence, comme nous la concevons, devrait s'intéresser à tous les facteurs affectant une politique de transport compréhensive et globale. Elle devrait, entre autres choses, s'assurer des ressources des transporteurs, des aspects économiques et sociaux de la situation sur une base locale et régionale, et de l'effet sur l'économie de la nation en entier.

Nous désirons vous dire combien nous apprécions cette occasion de paraître devant vous et de faire connaître nos vues. Nous espérons que vos efforts auront plein succès. Ceci est soumis respectueusement ce onzième jour de mai, par moi-même, président de la *S.U.M.A.*

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci beaucoup, Monsieur Jackson.

M. OLSON: M. Jackson, je désire seulement vous poser une question sur cette affaire parce qu'elle est venue devant nous maintes fois, et j'aimerais que vous vous étendiez légèrement, ou un peu, sur la composition et l'autorité de ce conseil que vous suggérez de fonder. A la page 3, en haut, vous dites que «la politique fédérale quand elle sera pleinement développée, devrait, à notre avis, être administrée par une seule agence responsable devant le Parlement du Canada.» Maintenant, ce que je veux vous demander, pour être bien clair, c'est ceci: Suggérez-vous que la politique de transport fédérale soit administrée par ce comité pour remplacer la Commission des transports, la Commission maritime et la Commission des transports aériens, etc.?

M. JACKSON: Comme j'interprète le point de vue de l'Association.

M. OLSON: Alors, est-ce que cette même commission va être chargé de tenter d'échafauder la politique? Je présume que lorsque vous dites «responsable au Parlement du Canada» que ceci concerne l'administration et l'aspect régulateur d'une commission des transports et je me demande si vous suggérez que cette même commission ait la responsabilité de développer une politique et d'agir comme conseiller au parlement.

M. JACKSON: C'est ainsi que je comprends que devrait être notre suggestion. Nous sommes persuadés que le transport implique beaucoup plus que seulement quelqu'un exploitant un chemin de fer. Par exemple, il devrait être intégré avec tous les autres. Comme nous l'avons indiqué, cela devrait être une commission d'envergure.

M. OLSON: Je m'inquiète cependant de l'application des règlements qui sont séparés du développement d'une politique.

M. JACKSON: Je ne pense pas que notre organisation—qui est la seule chose en faveur de quoi je puis parler—ait été entreprise pour opérer exactement comme cette commission, mais nous pensons que celle-ci devrait remplacer toute la politique morcelée actuelle. Vous avez des commissions s'occupant des ports, du transport, d'une ligne de chemin de fer, etc. Nous sommes d'avis qu'une commission d'ensemble, surveillant tous les aspects du transport, serait la plus importante réponse à ceci.

M. OLSON: Je dois me répéter. Je suis désolé, Monsieur Jackson. Vous dites qu'une commission devrait prendre soin de tout ceci mais déterminerait-il la politique, ou appliquerait-il la politique qui lui serait donnée par le Parlement?

Ce n'est pas d'un office consultatif que vous parlez. Vous parlez d'un office administratif, régulateur.

M. JACKSON: C'est juste.

M. SALTSMAN: Votre honneur, je m'intéresse au second paragraphe de la page 2, dans lequel vous dites que si le gouvernement fédéral doit effectivement tenir son rôle de protecteur de notre bien-être national, il doit s'intéresser à tous les éléments qui ont une portée sur l'économie nationale, inclus parmi eux, un système de transport efficace. Comme vous le savez, le gouvernement fédéral a limité l'autorité dans le domaine des transports. Cela entrera en conflit avec les prérogatives provinciales. Comment croyez-vous qu'on puisse agir de façon à obtenir ce genre de système de transport complet que vous soutenez?

M. JACKSON: Je pense, monsieur le président, qu'on a répondu à cette question ce matin. On a laissé entendre qu'il y aurait coopération, pour autant que nous soyons concernés, dans ce domaine, avec le gouvernement fédéral et si des ajustements étaient nécessaires, que ceci pourrait être mené à bonne fin—dans cette région du moins.

M. SALTSMAN: Cela signifierait le règlement de ces formes de transport qui sont maintenant sous juridiction provinciale.

M. JACKSON: Nous sommes d'accord avec ceci. Nous sommes d'avis que la question devant nous est ce train *Dominion* en voie de disparition. Il est possible qu'avec l'aide d'une commission générale, vous pourriez trouver des remplacements, ou vous pourriez trouver quelque chose qui compléterait ceci, mais aujourd'hui, nous—notre organisation—soutenons que ce n'est qu'une affaire en morceaux, dont personne ne s'occupe. Ceux qui s'intéressent aux autobus n'ont rien à faire avec les chemins de fer. Les gens qui s'occupent de ces deux modes de transport n'ont rien à faire premièrement avec les avions. Si vous pouviez les coordonner, vous auriez un système beaucoup plus efficace.

M. SALTSMAN: Vous songez alors à une agence féderale qui dispenserait des licences à tous les transporteurs avec peut-être des bureaux d'administration travaillant en liaison avec les provinces de façon à fournir quelque élément de contact local?

M. JACKSON: Comme je l'ai indiqué, notre Association n'a pas donné des précisions sur la façon d'accomplir cela.

M. SALTSMAN: Dans votre bref exposé, votre Honneur, je découvre la sorte de chose que vous obtenez de tous ceux qui sont responsables envers leur municipalité, et j'ai notamment le sentiment que peut-être cette province a été, jusqu'à un certain point, en état d'infériorité à cause d'un système de transport inadéquat. Nous apprenons beaucoup de choses au sujet de l'Ouest, sait qu'elle perd sa population au profit de l'Est, et aussi au sujet de concentration de l'industrie dans l'Est. Ai-je bien compris la situation? Dans l'affirmative, suggérez-vous qu'un meilleur système de transport aurait tendance à mettre l'Ouest en meilleure position de concurrence pour y attirer l'industrie?

• (4.03 p.m.)

M. JACKSON: Monsieur le président, ceci est une longue et embarrassante question, et je n'ai pas été autorisé par l'Association d'entrer dans cet aspect de la question, mais personnellement je crois qu'une meilleure politique profiterait certainement au pays tout entier.

M. BYRNE: Votre Honneur, je crois comprendre que l'Association des municipalités urbaines de la Saskatchewan est un organisme distinct, qu'elle s'étend aux municipalités éloignées—

M. JACKSON: A toutes les villes et à tous les villages de la Saskatchewan qui en font partie.

M. BYRNE: A toutes les villes; y compris Moose Jaw et Regina?

M. JACKSON: Pas aux municipalités rurales.

M. BYRNE: Êtes-vous d'accord avec le maire Baker de Regina qui recommande que cette politique fédérale assure les quatre services dans toutes les collectivités,—je parle ici des services de transport de voyageurs pour toutes les collectivités,—quel qu'en soit le coût?

M. JACKSON: Non. Nous disons que cette commission devrait...

M. BYRNE: Vous n'êtes donc pas d'accord avec M....

M. JACKSON: Je ne saurais dire. Je n'ai pas lu son mémoire, mais le nôtre propose l'établissement d'une commission. On recommande peut-être, si je devine bien, que certains de ces trains soient remplacés par des autobus.

M. BYRNE: C'est une proposition très raisonnable.

M. JACKSON: La commission pourrait se faire une idée d'ensemble. Nous ne proposons pas que toute collectivité soit desservie par le chemin de fer, ni que toute localité desservie par rail, ou...non, non, ce n'est pas ça.

M. BYRNE: Vous avez dit «y compris un réseau convenable et efficace de transport».

M. JACKSON: En effet, il pourrait comprendre...

M. BYRNE: Si la ligne de conduite émanait d'Ottawa, sans que les membres du comité soient venus constater par eux-mêmes quelle est la situation, comme ils le font aujourd'hui, n'y aurait-il pas danger que nous imposions au public un système parce qu'il est plus rémunérateur ou plus rentable. Il semble maintenant que les clients préfèrent l'autobus. Si nous leur imposions nos vues et si nous établissions les tarifs, pensez-vous qu'ils aimeraient cela?

M. JACKSON: Nous n'avons jamais suggéré que vous demeuriez à Ottawa. Évidemment, il faudrait que cette commission se tienne au courant de l'opinion publique, qu'elle tâte le pouls de la population.

M. HYMMEN: Monsieur le président, comme la Saskatchewan nous a soumis des observations ce matin, et que nous avons entendu les maires de Moose Jaw et de Regina, je suis heureux d'apprendre, monsieur, que vous représentez quelque 340 municipalités urbaines. Votre mémoire semble réclamer surtout l'établissement d'une commission générale de transport; je ne plaisante pas quand je dis que déférer une question à un comité, c'est une façon de s'en débarrasser; comme cela pourrait prendre du temps, même si le ministre des Transports a déjà proposé l'établissement d'un organisme comme celui-là, je cherche pour ma part à attaquer le problème à sa source afin de voir quelle assistance on pourrait fournir à la région immédiatement intéressée. Le Pacifique-Canadien a en ce moment un train transcontinental, le *Canadian*. On dit qu'il prend du retard et qu'on accroche les wagons express à l'arrière; c'est un autre problème qui nous a été signalé à Medicine Hat. Si le train suivait son horaire, si le convoi était normalement constitué et si l'on s'efforçait de faciliter les réservations, ne serait-ce pas une amélioration? On nous a déjà mentionné

ce matin un problème local qui concerne le service quotidien entre Winnipeg et Calgary. J'arrive à ma question: autant que vous sachiez, abstraction faite du témoignage des deux maires qui ont parlé au nom de 340 municipalités, croyez-vous que le rétablissement du *Dominion*, qui était plus ou moins un service local, en plus du train transcontinental qui existe déjà, serait la solution, pour l'immédiat?

M. JACKSON: Monsieur le Président, je pourrais répondre à cette question en me référant à la réunion qui a eu lieu récemment et dont on a parlé. Cette conférence a eu lieu au moment où les discussions en vue du retrait du *Dominion* ont atteint leur sommet; notre Association ne croyait pas que nous étions... ou n'était pas en mesure de déterminer si oui ou non on devait retirer le *Dominion*. Nous étions incapables d'en évaluer les répercussions économiques et sociales. C'est donc dans cet esprit que notre association a recommandé l'établissement d'une commission des transports munie de tous les pouvoirs nécessaires. Cet organisme pourrait déterminer si le *Dominion* doit disparaître ou non; pas moi, je ne m'en crois pas capable. Notre organisation ne croit pas avoir qualité pour se prononcer sur ces questions précises, mais nous croyons qu'une commission compétente le pourrait. Ai-je répondu à votre question?

M. MACEWAN: Une couple de brèves questions à ce sujet. Je crois, monsieur le maire Jackson, que vous avez parlé d'une commission dont les attributions s'étendraient à tous les moyens de transport. Peut-être votre organisme ne s'est-il pas préoccupé de ce point, mais j'ai noté que, selon vous, cette commission devrait siéger à Ottawa.

M. JACKSON: J'ai dit: «ne devrait pas» rester à Ottawa.

M. MACEWAN: En effet. Pourriez-vous nous donner une idée du nombre de membres que compterait cet organisme. Par qui ces membres seraient-ils nommés?

M. JACKSON: Notre association n'a pas étudié cet aspect de la question. Nous croyons tout simplement qu'une commission pourrait être établie.

M. MACEWAN: Elle s'occuperait de tous les moyens de transport au Canada?

M. JACKSON: C'est exact.

M. MACEWAN: Merci, monsieur Jackson.

M. REID: Monsieur le maire Jackson, le mot «convenable» figure dans votre résolution à la première page; pourriez-vous définir ce mot?

M. JACKSON: Non, j'en suis incapable.

M. REID: Alors, voulez-vous que le *Dominion* soit rétabli? Voulez-vous un deuxième train transcontinental? Voulez-vous un service local entre Calgary et Winnipeg?

M. JACKSON: Nous voulons qu'une commission compétente décide si ce service doit être rétabli ou non.

M. REID: Autrement dit, vous êtes disposé à tout laisser entre les mains d'une commission; c'est votre principale recommandation. Vous n'êtes pas satisfait de la façon dont on a procédé jusqu'ici et vous réclamez un moyen plus efficace d'en arriver à des décisions.

M. JACKSON: Je crois que la politique générale de transport devrait dépendre d'une seule commission au lieu d'être fragmentée.

M. PASCOE: Deux brèves questions seulement. A la page 2, monsieur Jackson, vous parlez d'une «politique complète et générale»; l'idée de nationaliser le Pacifique-Canadien est-elle venue sur le tapis et, dans ce cas, quelle a été la réaction?

M. JACKSON: Il n'en a pas été question.

M. PASCOE: Ces points de vue que vous exprimez ici, ont-ils été soumis aux audiences antérieures de la Commission des transports au moment où elle étudiait cette possibilité? Avez-vous comparu devant elle?

M. JACKSON: Ils n'ont jamais été exposés à la Commission des transports.

M. PASCOE: Je voulais seulement savoir si ces points de vue ont été présentés aux audiences de la Commission des transports lorsqu'elle enquêtait sur la possibilité de retirer le *Dominion*.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je tiens à vous remercier sincèrement, monsieur Jackson. Le prochain mémoire sera présenté par M. C. C. Williams, échevin de Regina. Avant que M. Williams en commence la lecture, j'aimerais demander aux députés s'ils ne pourraient pas abréger quelque peu leurs questions; le témoin se sentirait plus à l'aise et nos travaux iraient plus rondement. Merci beaucoup, messieurs. Veuillez donner lecture de votre mémoire, monsieur Williams.

• (4.15 p.m.)

M. C. C. WILLIAMS (*échevin, Regina*): Merci. Je n'ai aucunement l'intention d'empiéter sur l'excellent mémoire présenté par M. Baker, maire de notre ville, mais à titre d'échevin, je suis en contact avec beaucoup de gens; mon mémoire expose mes propres idées et celles des gens avec lesquels je suis en contact, c'est-à-dire l'homme de la rue, autrement dit.

Messieurs, j'espère que vous faites un voyage agréable dans l'Ouest et que, lorsque vous retournerez à Ottawa, vous aurez adopté notre point de vue. Comme vous le savez, le *Canadian* ne fait que sept arrêts réguliers entre Winnipeg et Calgary, distance approximative de 800 milles. Il est évident que le public voyageur n'est pas bien servi; souvent il doit parcourir plusieurs milles pour aller prendre le train. Enormément de gens se plaignent de la difficulté qu'ils ont à réserver des places, à bord soit des wagons-lits soit des voitures ordinaires. Tout récemment, par exemple, un homme et sa femme avaient achetés des billets à Moose Jaw, pour un voyage entre un port de l'est et la Grande Bretagne à bord d'un navire du Pacifique-Canadien. Il fallait ensuite qu'ils réservent des places à bord du *Canadian*, démarche qui se révéla impossible pendant plusieurs semaines, presque jusqu'à la veille du départ. Par des moyens détournés, ils parvinrent à obtenir des places en passant par le bureau d'un village avoisinant. Il est difficile d'expliquer le pourquoi de ces ennuis. On dit aussi que les repas servis à bord du *Canadian* sont passablement chers; c'est une autre source de mécontentement. Le public a aussi été incommodé par la hausse considérable des tarifs l'automne dernier, ce qui a eu pour effet de chasser la clientèle (c'est peut-être ce qu'on voulait). On entend dire que les wagons-lits qui s'arrêtent à Regina chaque nuit et qui sont rattachés au *Canadian* seront remplacés le 29 mai par des wagons plus anciens où se trouveront toutes les chambrettes. Ces wagons seront laissés à Calgary et Winnipeg respectivement, au lieu d'aller jusqu'à Toronto et Vancouver comme maintenant. Cette modification ne peut que réduire l'espace et ajouter aux difficultés du public qui veut retenir des places. La Commission pourrait vérifier

ces dires lorsqu'elle siégera à Winnipeg. L'addition de trains-marchandises à l'équipement régulier est un des premiers signes de dégradation d'un train de voyageurs. On a dit que cela s'était produit le 2 mai dans une partie des Prairies; je voudrais à ce sujet consigner au compte-rendu une lettre parue samedi dernier dans le *Leader-Post* de Regina. On y fait surtout des éloges du *Canadian*. La lettre est intitulée:

> Train polyvalent—Plusieurs d'entre nous ont des ancêtres qui ont contribué de façon dramatique à coloniser la vaste région qui s'étend à l'ouest des Grands Lacs. Conséquemment, la nostalgie que nous éprouvons pour nos grands chemins de fer se fonde principalement sur des faits concerts: actes de bravoure et clairvoyance ou simples considérations économiques. Dans les décennies qui ont suivi la dernière bataille livrée près de Revelstoke, nous avons été témoins de plusieurs transformations tant au sein de notre économie que chez nos citoyens ou dans nos moyens de transport. L'évolution continue de services ferroviaires améliorés n'est certes pas la moindre des grandes transformations qu'a connues notre pays en pleine croissance. Il est donc évident que la mise en service récente des trains transcanadiens est un sujet de légitime fierté pour les citoyens éclairés.
>
> Ce service témoigne en termes évidents et irréfutables qu'il a été possible à un Canada uni de surmonter avec efficacité les distances, les extrêmes de température et les imposantes chaînes de montagnes; c'est pour nous un témoignage réconfortant. Assurément, une compagnie privée de chemin de fer, consciente de ce grand héritage et de ses obligations envers les Canadiens, serait trop fière pour tolérer qu'on rattache des wagons-marchandises à un convoi qui se distingue par son dôme panoramique d'observation et par ses lignes effilées. Quelle serait l'impression du voyageur qui, de son fauteuil confortable, se penche à la fenêtre pour contempler le panorama, s'il apercevait des wagons-marchandises attachés à l'un des plus beaux trains du monde, propriété d'une des plus riches sociétés ferroviaires!
>
> A titre de citoyens, essayons de faire comprendre aux directeurs du Pacifique-Canadien que le *Canadian* est *Canadian*, qu'il soit rentable ou non, et qu'on risque beaucoup en défigurant un grand symbole national pour les quelques dollars que peut rapporter le transport-marchandises, comme ce fut le cas le 2 mai, entre Brandon et Broadview».

La lettre porte la signature de M. Haskins, de Moosomin, Saskatchewan.

En mars dernier, votre comité a interrogé plusieurs des dirigeants du Pacifique-Canadien à Ottawa; une des questions posées portait sur la possibilité de mettre en service un «convoi complet» entre Winnipeg et Calgary. M. Sinclair a répondu qu'on pourrait y songer si les villes intermédiaires étaient d'accord pour absorber les pertres. J'estime que cette réponse habile n'est pas digne d'un homme qui occupe un des plus hauts postes de la société. Voilà qui nous ramène à la question de la suppression du service des voyageurs. La compagnie prétend qu'en l'absence de bénéfices, elle a le droit de supprimer des trains. Je m'élève énergiquement contre ce principe; j'affirme que le service du public doit être la première considération, en particulier en ce moment où la compagnie réalise des bénéfices fabuleux du transport-marchandises et d'autres

secteurs. Les pertes subies par le service des voyageurs sont relativement insignifiantes et pourraient être absorbées facilement.

L'accord conclu au cours des années 80 mentionnait que la compagnie devait assurer un service convenable de voyageurs. A mon avis, la compagnie n'a pas été à la hauteur de cet objectif initial. Elle administre un empire aux dimensions immenses avec ses mines, ses hôtels, ses millions d'acres de terres arables, ses droits miniers, ses lignes de navigation, ses chemins de fer, ses camions, ses lignes aériennes, ses tranbordeurs et ainsi de suite. En dépit d'une richesse et d'un revenu énormes, elle a continué pendant plusieurs années à demander la charité sous forme de subsides, de subventions et de concessions. La voie ferrée principale à l'ouest de Winnipeg, qui échappe à tout impôt, en est l'exemple le plus frappant; aucun gouvernement n'y peut rien changer, semble-t-il. On ne peut que se demander si le Canada peut se payer le luxe de conserver le Pacifique-Canadien, qui a été un grand succès sur le plan financier mais n'a jamais été une compagnie de transport de premier ordre. Je veux parler ici, monsieur le président, des mauvaises relations avec le public, des difficultés éprouvées pour le transport de céréales et de l'abandon des embranchements. Les actions de la compagnie rapportent un bon prix et d'excellents dividendes. Des vingt-six catégories d'actions de tout repos énumérées dans la page financière du *Leader Post* de samedi, on indiquait pour celles du Pacifique-Canadien un rendement de 6.91 p. 100, le deuxième plus élevé.

Il faudrait demander aux dirigeants pourquoi ils recherchent continuellement des bénéfices plus élevés et ont recours à des moyens douteux pour arracher plus d'argent à leur clientèle. Le mot «douteux» est peut-être trop fort. Disons plutôt «inusités» ou «irréguliers». Je ne mets pas en doute leur honnêteté. La corporation est très impopulaire auprès du grand public et la plupart de ses employés la détestent, me dit-on. Je propose au comité de recommander au parlement que le *Dominion* soit rétabli et muni d'un équipement correspondant à celui du *Canadian* et que, pour la commodité du public voyageur, il s'arrête à un plus grand nombre de localités. A défaut de quoi, qu'un service quotidien soit établi entre Winnipeg et Calgary et peut être étendu à Banff ou au Lac Louise pendant la saison du tourisme. De plus, en cas de pertes d'exploitation, que ces pertes soient absorbées par la compagnie sans que le gouvernement ait à verser de subvention. Ci-inclus le texte d'un article paru il y a quelques semaines dans le *Leader Post* et intitulé *Chemin de fer accusé d'escroquerie publique*; on s'y rend compte encore une fois de ce que les cultivateurs tant de l'Ouest que de l'Est pensent du Pacifique-Canadien. Veuillez lire cet article avant de retourner à Ottawa.

C. C. Williams,
échevin de la ville de Regina.

Le VICE-PRÉSIDENT: Y a-t-il des commentaires, ou des questions?

M. REID: Monsieur l'échevin Williams, au quatrième alinéa, vous parlez de la dégradation d'un train de voyageurs.

M. WILLIAMS: J'ai employé le mot «défigurer».

M. REID: «Défigurer» parce que des wagons-marchandises sont rattachés au convoi régulier? Quel était selon vous le but de la compagnie? Voulait-elle défigurer le convoi ou assurer un service qui autrement n'aurait pu être fourni?

M. WILLIAMS: Je n'ai aucune idée du motif de leur acte. Je suggère que ce fut le premier pas—il y a de cela une année ou deux—que le *Dominion* a été rayé. L'une des premières a été d'accrocher des wagons à marchandises au train de voyageurs. Il fut un temps où le *Dominion* bénéficiait d'un statut égal à celui dont le *Canadian* jouit maintenant. Je ne saurais vous dire pourquoi on les y avait placés.

M. REID: Ma deuxième question concerne le second alinéa. Il s'agit de l'assurance de toutes les pertes dans ce service. La ville de Regina subventionne-t-elle le service de transport municipal?

M. WILLIAMS: Oui, malheureusement, la perte a été de $313,000 l'année dernière.

M. REID: En d'autres termes, alors, pourquoi vous vous objectionnez au subventionnement d'un service qui sera purement local à travers les Prairies?

M. WILLIAMS: Je ne crois pas qu'un subside soit nécessaire. J'ai expliqué plus tard que le Pacifique-Canadien encaissait d'immenses profits dans d'autres entreprises qui leur permettaient d'absorber une perte, de quelque ordre qu'elle fut, dans le service des voyageurs.

M. REID: Merci.

M. BYRNE: Monsieur Williams, dans votre deuxième alinéa vous donnez un exemple du temps où vous commencez une réservation. Le dernier exemple concerne une situation locale quand un homme et sa femme avaient acheté à Moose Jaw des billets de paquebot à vapeur du Pacifique-Canadien partant d'un port de l'Est à destination des îles britanniques.

M. WILLIAMS: Il y a une foule d'agents du Pacifique-Canadien ici en tant que je sache.

M. BYRNE: Et ils ont négligé alors de vérifier s'ils pouvaient se rendre au...

M. WILLIAMS: Je ne pourrais pas dire s'ils ont négligé. L'agent local n'avait pas d'espace à leur offrir. Tout cela peut-être arrangé plus tard. J'imagine que les clients avaient obtenu la réservation assez longtemps, probablement plusieurs semaines d'avance.

M. BYRNE: Bien, alors ils n'ont pas manqué leur changement de transport.

M. WILLIAMS: Oh! non. Je voulais tout simplement démontrer par cet exemple comment il était difficile de faire des réservations.

M. BYRNE: Il circule une rumeur que les vieux wagons seront utilisés comme wagons-dortoirs. Y a-t-il un fondement à cette rumeur?

M. WILLIAMS: Non, j'ai recommandé délibérément à votre groupe de téléphoner afin de vérifier l'exactitude de ces propos dès votre arrivée à Winnipeg. C'est une histoire qui circule dans Regina aujourd'hui même.

M. BYRNE: Je ne connais pas beaucoup les chemins de fer. Cependant, comment faites-vous pour raccorder un wagons-marchandise qui n'a pas le raccord de vapeur, les accords de chaleur et le reste, entre l'unité diesel et les wagons à bagage? Est-ce pratique?

M. WILLIAMS: Je ne sais pas comment ils s'y prennent hormis qu'ils les mettent à la toute dernière extrémité et que les wagons n'auraient pas besoin d'avoir le signal ni de la vapeur. C'est la seule chose à laquelle je puis penser.

Le VICE-PRÉSIDENT: Cette question pourrait probablement être posée dans le prochain exposé par l'Association de la main-d'œuvre des chemins de fer.

M. BYRNE: En d'autres termes, alors, ce wagon a été accroché derrière le wagon-parloir.

M. WILLIAMS: Selon ce monsieur de Moosemin c'était entre Brandon et Broadview.

M. BYRNE: J'ai fini mes questions.

M. SHERMAN: Échevin Williams, dans le paragraphe 6 de votre exposé, monsieur, vous vous référez à la convention conclue dans les premières années 80. Vous dites qu'il y est fait mention que la compagnie des chemins de fer doit assurer un service des voyageurs satisfaisant pour le public en général. Je ne crois pas avoir rencontré ce terme plus tôt.

M. WILLIAMS: Je ne connais pas le texte exact.

M. SHERMAN: Pourtant nous nous sommes intéressés tout le temps, monsieur, à l'obligation établie en vertu du contrat de 1880, définie comme une obligation de «dorénavant et pour toujours de maintenir, opérer et gérer le Pacifique-Canadien».

M. WILLIAMS: Je pense que cette explication existait à ce temps-là. Ce mot «satisfaisant» que j'ai employé n'est pas apparemment dans la phrase que vous venez de citer, mais je pense que c'était l'intention lorsque la convention a été conclue. Je ne puis penser à rien d'autre parce que le service des voyageurs était alors une des sources principales de revenu.

M. SHERMAN: Bien c'est la clef d'une foule de difficultés depuis que le Comité a commencé de siéger et d'étudier cette question touchant l'élimination du service des voyageurs du service des passagers *Dominion*. Nous ne nous sommes satisfaits quant à la base légale et normale des actes du Pacifique-Canadien appuyés sur le contrat de 1880. Nous n'avons pas réussi à déterminer à notre propre satisfaction que les mots «dorénavant et pour toujours de maintenir, opérer et gérer le Pacifique-Canadien» signifient que le chemin de fer est obligé légalement ou moralement de maintenir et de gérer un service de voyageurs par rails, de toujours maintenir et gérer un service de voyageurs par train à travers l'Ouest canadien. C'est un point sur lequel nous avons besoin de directives, car le Pacifique-Canadien est tout à fait opposé à votre position comme vous le savez fort bien, monsieur.

M. WILLIAMS: Certainement. Si la compagnie doit débourser plus d'argent, elle cherchera à éviter le service des voyageurs dans lequel elle perdra de l'argent. Je crois, monsieur, que nous ne devrions pas être gouvernés par une lettre morte du passé pour toujours. La convention a été conclue il y a 70 ou 80 ans. Je crois que nous devons avoir une perspective plus moderne maintenant et prendre notre propre décision au sujet de ce qui doit être fait, sans nous reporter à ces vieilles conventions couvertes de moisissure, si vous voulez les appeler ainsi, de 1880 ou 1881. Elles étaient de beaucoup unilatérales, j'espère que vous en conviendrez.

M. SHERMAN: J'en conviens, mais en d'autres termes vous recommandez que la régie du Pacifique-Canadien signifie d'opérer un service de trains de voyageurs.

M. WILLIAMS: Je crois que cela est le cas.

M. SHERMAN: Une dernière question, monsieur le président, si vous me le permettez. Échevin Williams à l'alinéa 9 vous dites que vous insistez et que vos commettants en font autant, pour la restauration du *Dominion* avec un outillage

égal à celui du *Canadian*. Plus tôt dans votre exposé, vous laissez l'impression imperturbable que le *Canadian* comme service ne vous impressionne pas très bien. Puis-je vous demander si vous êtes consentant à voir l'Ouest du Canada desservi par un seul train de voyageurs transcontinental du Pacifique-Canadien si ce train était le *Dominion* doté du même genre d'outillage que le *Canadian* possède?

M. WILLIAMS: Je crois que ce serait un arrangement idéal. En ce qui concerne l'allégation d'un pauvre service sur le *Canadian*, je me réfère au pauvre service aux endroits où il arrête peu souvent. Je n'ai aucun doute que les wagons sont balayés et que de la lingerie est remplacée dans les couchettes une fois par jour. Il n'y a rien à reprendre sur la façon que le train lui-même est exploité, mais je crois vraiment que ce serait splendide et que le chemin de fer ferait de l'argent avec un *Dominion* doté d'un outillage et il y a toutes sortes de matériel dans les cours de garage de l'Est que la compagnie pourrait affecter à des wagons-restaurant et des dortoirs permettant d'organiser un train splendide à même ce matériel. Et je crois que la compagnie pourrait remplir ce train à pleine capacité pendant des mois, probablement toute l'année. Comme quelqu'un a dit il y a quelque temps il y a trois lignes principales exploitées au nord d'ici. Je ne crois pas qu'elles soient exploitées à l'année longue, c'est-à-dire que deux d'entre elles fonctionnent à l'année longue mais je ne suis pas certain pour le troisième, mais je suis certain que le Pacifique-Canadien pourrait faire aussi bien. Mais pour une raison ou l'autre la compagnie semble avoir donné sa parole de sortir du service des voyageurs et elle a presque éliminé tout le reste à l'exception de ce train unique le *Canadian* et quelques-uns dans l'Est.

M. SHERMAN: Merci, monsieur.

M. ROCK: Combien de fois dans les deux dernières années avez-vous pris le Pacifique-Canadien à titre de voyageur?

M. WILLIAMS: Je ne crois pas l'avoir pris du tout.

M. ROCK: Vous savez que l'on soutient que les voyageurs ont abandonné le Pacifique-Canadien. Ce n'est pas le Pacifique-Canadien qui délaisse le public. Et je crois que vous avez très bien répondu. Je tiens pour véridique qu'une foule de gens aujourd'hui ne se servent plus du chemin de fer comme dans le passé. Les voyageurs prennent l'avion; ils cherchent des méthodes plus rapides de transport et ils trouvent le train lent. Êtes-vous d'accord là-dessus.

M. WILLIAMS: Je voyage par train assez fréquemment. Je prends l'express à Regina, je me rends à Saskatoon et je puis avoir un train allant dans l'un ou l'autre des sens en dedans de deux ou trois heures. Je n'ai aucune difficulté. Je quitte Regina à 5 heures 30 et je prends un train partant de Saskatoon à environ 9 heures si je me rends dans l'Ouest ou autour de 11 heures si je pars pour l'Est. Il est assez facile...

M. ROCK: En ces deux dernières années.

M. WILLIAMS: Le *Canadian*, non.

M. ROCK: Je ne veux pas dire de prendre le *Canadian* ou le *Dominion* je veux dire sur la route transcontinentale.

M. WILLIAMS: J'étais sur le *Dominion* il y a quatre ou cinq ans entre Winnipeg et Regina. Si j'ai bonne mémoire, il n'y avait presque seulement des wagons-marchandise ou un wagon de voyageurs; il n'y avait pas de wagon-restaurant.

M. ROCK: Avez-vous une idée de combien de gens dans cette municipalité sont, disons, des clients réguliers du Pacifique-Canadien.

M. WILLIAMS: Je suis désolé je ne peux pas répondre à votre question.

M. PASCOE: Monsieur le président, l'échevin Williams a donné les réponses que je voulais au sujet de la restauration possible du *Dominion*. Je ne poserai qu'une seule autre question touchant votre référence aux wagons-dortoirs garés à Regina et qui sont peut-être remplacés par une catégorie inférieure d'accommodation. Avez-vous une idée de l'intérêt que manifesterait le public au sujet de ces wagons-dortoirs maintenant ou sont-ils utilisés beaucoup.

M. WILLIAMS: Je ne puis pas répondre, monsieur Pascoe, je le regrette. J'imagine qu'aucun homme du service des voyageurs dans cette partie de la province pourrait vous répondre ici même, mais je regrette que j'en suis incapable.

M. PASCOE: Ce fut un service assez longtemps, n'est-ce pas?

M. WILLIAMS: Je le crois bien. Depuis que le *Canadian* a commencé à passer entre trois et quatre heures du matin, il n'y a pas de wagon-dortoir de désaccouplé là.

M. PASCOE: Je m'en suis servi moi-même.

M. BOULANGER: Une très brève question monsieur Williams. Acceptez-vous ou admettez-vous la déclaration que nous avons reçue de quelques membres des associations du travail depuis le début de notre enquête, qu'apparemment que où les choses en sont maintenant les gens qui souffriront de la perte du service de train appartiennent à la classe ouvrière, ou les vieillards ou des personnes à leur pension plutôt que des hommes d'affaires, des industriels et des professionnels. Êtes-vous d'accord avec certains chefs de candidats qui l'ont dit.

M. WILLIAMS: Je crois qu'ils sont probablement corrects. La classe aisée n'ira que jusqu'à Regina où elle n'aura qu'à prendre l'avion pour se rendre quelque part dans l'Est dans une couple d'heures. A moins que les gens ne soient allergiques aux voyages par avion ou pour quelque raison semblable, mais comme il a été mentionné plus tôt par vous-même et par d'autres, il se peut que les vieillards craignent les voyages par avion ou que les gens dont les revenus sont plus modiques trouvent qu'il en coûte moins cher par train, Cependant une foule de gens aiment le voyage par train.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci beaucoup Monsieur Williams.

M. REID: Monsieur le président me permettez vous de soumettre une motion en faveur de l'addition de l'article du Regina *Leader Post* aux dossiers. Il en est question dans l'exposé à titre de partie d'une soumission.

M. WILLIAMS: Et si vous croyez que j'ai été un critique sévère jetez un regard sur ceci—

Le VICE-PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il faire une motion—vous retirez votre demande? Ca va. Le prochain exposé sera celui de l'Association des travailleurs de chemins de fer par le président, monsieur C. A. Ratee.

M. REID: Monsieur le président aurons-nous des copies de cet exposé?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vais demander à M. Ratee de vous lire l'exposé s'il lui plaît.

M. C. A. RATEE (*Association de la main d'œuvre du chemin de fer*): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, j'ai reçu l'ordre de présenter l'exposé suivant au nom de l'*Association de la main d'œuvre des chemins de fer,* Division de Moose Jaw, que je désignerai par le sigle *RLA*. Le *RLA* est une association et ne s'intéresse pas au contrat collectif. Elle a été fondée aux fins de coordonner les vues et les actes des gens du chemin de fer

dans cette Division. En d'autres termes, une association de gagne petits fiers de notre héritage et de la collectivité dans laquelle nous vivons et vivement intéressés à la collectivité dans laquelle nous vivons.

Le VICE-PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance d'essayer de parler plus fort?

M. RATEE: Au début de 1966, le train du Pacifique-Canadien désigné sous le nom de *Dominion* a été éliminé après diverses audiences qui ont été tenues par la Commission des transports. Ce fut un choc et une surprise lorsque le Commissionaire en chef adjoint a déclaré ceci. «En formulant mon opinioon, je n'ai pas pondéré la répercussion économique ou sociale sur les collectivités. A mon avis ce ne sont par des questions qui doivent être considérées et pondérées par la Commission dans l'exercice de ses fonctions en vertu de la Loi des chemins de fer». Le *RLA* aimerait demander quels autres raisonnements les divers groupements peuvent offrir si ce n'est la répercussion sociale et économique sur les collectivités? Nous ne pouvons certainement pas avancer la formule K, le système jæger, l'analyse régressive et les diverses formules de prix de revient. Il semble que ces systèmes soient très flexibles et ne peuvent pas être compris par notre association. Nous ne sommes pas embarrassés par cela, quand, le 18 et le 19 juin, M. Gordon, président du chemin de fer national a admis qu'il ne comprenait pas ces systèmes et qu'il se fiait à ses experts. Afin de composer cette mésintelligence des chiffres, en 1963, un déficit de $17,000,000 a été cité pour le transport du grain lorsque le chemin de fer s'est présenté devant la Commission royale MacPherson. Mais plus tard, lorsque le troisième rapport a été reçu de la Commission royale, ce déficit a été transformé en un profit de $500,000 et aussi les frais d'entretien des rails pour le *Dominion* ont été évalués à une récente audience des Commissaires du transport à $1,932,657, mais plus tard l'un des experts du Pacifique-Canadien a déclaré que l'entretien des rails servant au transport du blé à la Russie serait de $500,000. Cependant, il faudrait plus de 220,000 wagons à blé appartenant aux deux chemins de fer pour le transport du blé acheté par les russes. Ceci semble étrange alors que le *Dominion* était un train de trois wagons lorsqu'il a été éliminé. C'est pourquoi la *RLA* croit qu'il est sage de dire qu'elle ne peut discuter de chiffres.

Cependant, la *RLA* croit que les gens qui ont comparu devant la Commission des transports en ce qui concerne les réductions et l'abandon doivent être écoutés. Et la répercussion économique sur les collectivités devrait être étudiée. Nous croyons injuste de juger d'après seulement les chiffres financiers. Cependant nous savons que les restrictions placées sur la Commission par la Loi des chemins de fer la gouverne. La *RLA* est d'avis que les points de référence sont trop restrictifs et que la Commission a pris la seule décision qu'elle pouvait le faire en vertu de la Loi des chemins de fer. Lorsque cet exposé a été étudié pour la première fois par la *RLA*, elle pensait qu'il prendrait beaucoup de temps. Mais après avoir lu les matériaux se rapportant aux différentes audiences, nous nous sommes mis à nous demander ce que nous pourrions dire sans qu'il y ait de répétitions. Nous sommes d'avis qu'il n'y a pas grand-chose que nous puissions dire. Il n'y a certainement pas de sens à parler de l'augmentation du taux du service-marchandise de 21 p. 100 en 1948, que la Commission des transports a accordé; en même temps il a été déclaré que cette augmentation était accordée pour compenser toute perte subie par le service. Une autre augmentation de 17 p. 100 a été accordée en 1958 et la Commission a confirmé la déclaration au sujet de la décision touchant l'augmentation de 21 p. 100.

Naturellement, en 1958, le Pacifique-Canadien avait plus de 14 trains de voyageurs secondaires sortant de Regina et Moose Jaw. Aujourd'hui il n'y a pas d'affectation sur les lignes secondaires dans cette Division. Serait-ce utile de parler du nombre d'employés qui ont été déplacés. En 1960, le rapport financier

indiquait un total de 74,037 employés. En 1964, le nombre des employés indiqué est de 68,540, une diminution de 6,497 employés. Oui, la RLA s'intéresse à la diminution de la main-d'œuvre. Je crois que c'est un intérêt bien fondé lorsque vous pensez à un laps de temps de 8 ans pendant lequel 2,500 employés ont été engagés sur cette division. Ce nombre a baissé jusqu'à 1,000. La *RLA* soutient que cette diminution a eu des répercussions économiques et sociales sur les collectivités. Y a-t-il du bon sens à contraverser le fait que les gens abandonnent les chemins de fer? Dans le *Herald* de Calgary il y a quelques jours on a rapporté que 17,000,000 de personnes ont voyagé par train sur le chemin de fer National en 1965. En l'année 1964 le Pacifique-Canadien a transporté 6,748,000. Il semble que si le service est offert et réussit à tenir tête à la concurrence, les gens voyageront par train encore aujourd'hui. Dans son sommaire le Pacifique-Canadien a déclaré que seulement quatre éléments s'appliquent au mode de voyage des voyageurs. Ce sont le confort, la convenance, la vitesse et le coût pour les voyageurs. La *RLA* croit que cinq autres éléments doivent être ajoutés: l'âge, la santé, la détente, la sécurité et la disponibilité.

• (4.45 p.m.)

En ce qui concerne la disponibilité nous croyons que les gens voyageront par train s'il y en a de disponible. Il est possible que l'une des raisons pour laquelle les trains du Pacifique-Canadien roulent seulement à temps partiel est le système des réservations. Nous croyons qu'un train exigeant des réservations justifie un train sans réservation ou du moins des places non réservées pour accommoder les gens qui sont incapables de prévoir assez longtemps d'avance pour demander des réservations. Quelqu'un ici peut-il déclarer qu'il ne peut pas être impossible pour quelqu'un dans cette cour de se rapporter à la maison pour cause de maladie ou pour une autre cause, et cependant un train partirait sans qu'il puisse embarquer faute de réservation. La *RLA* désire recommander qu'on pourrait se servir de télécommunications dans un système de réservations, qui pourrait dégager une place plus efficacement. Nous aimerions aussi à recommander que les conducteurs de wagon-dortoir aient des places dégagées à eux pour vendre. Nous croyons qu'ainsi on pourrait embarquer plus de voyageurs sur le train qui reste. La *RLA* recommande que ce train est encore un produit capable d'être vendu, si les prix soutiennent la concurrence ainsi que le service avec l'autre chemin de fer. Nous espérons que vous recommanderez une politique de transport national pour le Canada qui assurerait un service sans arrêts et local.

Pour terminer l'association que je représente désire vous remercier pour la permission de présenter cet exposé. Il est encourageant de savoir que le problème des voyageurs vous intéresse ou le Comité ne serait pas ici maintenant. Soumis respectueusement par la *RLA*.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser à M. Ratee?

M. OLSON: J'aimerais à vous demander, monsieur Ratee, si vous pouviez nous développer la déclaration que vous avez faite à la page 3 qui dit «en fait nous connaissons des groupes qui utiliseraient ce service s'il était disponible». De quels groupes voulez-vous parler?

M. RATEE: Nous avons fait un voyage jusqu'à Swift Current dans les années récentes pour transporter de 350 à 500 enfants, élèves des écoles secondaires. Nous les avons amenés à Regina voir les édifices du Parlement une journée, le

musée et les casernes de la GRC. Et nous sommes allés à lui pour voir si les groupements utiliseraient le service s'il était disponible. Et il a dit certainement si le service est disponible. A l'heure ou le *Canadian* passe ces gens ne peuvent pas s'en servir. Les enfants devraient se lever à minuit pour atteindre Regina.

M. OLSON: Connaissez-vous des groupes—un service local remédierait à cette situation n'est-ce pas? Connaissez-vous des groupes qui utiliseraient ce service s'il était disponible pour de longs voyages, disons à Winnipeg—non cela n'est pas assez loin, mais à Winnipeg ou à Vancouver ou à Toronto.

M. RATEE: Oui, j'en connais.

M. OLSON: Je crois que vous avez donné une déclaration assez positive ici. Je voulais tout juste savoir si vous aviez ces renseignements sur le bout du doigt.

M. RATEE: Monsieur Olson, je pourrais citer le Club. Il a essayé d'arranger un voyage jusqu'à Winnipeg.

M. OLSON: Winnipeg.

M. RATEE: Environ cinq ou six semaines plus tôt.

M. OISON: Maintenant quel problème ont-ils eu à résoudre?

M. RATEE: L'un des membres de l'exécutif m'a dit qu'il a demandé un prix et on lui en a donné un. Je crois que ce prix était d'environ $60 et le NC demandait $40. Mais il faut aller jusqu'à Saskatoon et le club a décidé finalement de voyager par la ligne transCanada pour $38.

M. CARTER: Le témoin pourrait-il parler un peu plus fort?

M. OLSON: Dans ce cas il aurait fallu soutenir la concurrence quant au prix.

M. RATEE: C'est exact.

M. OLSON: Y avait-il de la place si le membre de l'exécutif avait été consentant à payer $60? Le Pacifique-Canadien a-t-il offert de les accommoder?

M. RATEE: Le groupe a demandé de marquer un wagon à Moose Jaw. Le groupe de Regina a jugé que c'était une très bonne idée. Il voulait la même accommodation. La compagnie n'a pas voulu marquer un wagon à Moose Jaw.

M. ROCK: Vous parlez encore des enfants d'école.

M. RATEE: Oui.

M. ROCK: J'ai été surpris parce que d'habitude les enfants d'école préfèrent voyager par autobus dans une capitale. Une fois rendus à la ville ils peuvent voir la ville aussi tout en restant dans le même autobus. D'habitude qu'il y ait ou non un service de Montréal à Ottawa, certains groupes prennent le train et ils trouvent qu'ils doivent marcher pour voir les sites. L'année suivante ils prennent certainement l'autobus. Je le sais parce que 3,000 élèves venaient de ma circonscription. Si les groupements prennent le train une fois, la prochaine ils prennent l'autobus. Je ne crois pas que les chemins de fer peuvent se fier sur ce genre de clients.

M. RATEE: Vous avez peut-être raison, monsieur, mais en ces huit dernières années les chemins de fer ont toujours eu huit wagons une fois par année dans Regina transportant environ 450 à 500 enfants d'école.

M. ROCK: Et que font-ils maintenant? Prennent-ils l'autobus ou voyagent-ils par automobile?

M. RATEE: Je ne crois pas que les arrangements aient été pris cette année pour être adoptés.

M. REID: Oui, j'ai été très impressionné par les chiffres de nature particulière que vous nous avez fournis à la page 3 au sujet du nombre de gens qui ont voyagé par train l'année dernière. Pourriez-vous nous fournir le pourcentage qui représente la totalité de milles par passager de ville en ville. Je veux dire par cela que 17 millions est un chiffre considérable mais il y a eu 150 millions d'autres personnes qui ont emprunté tous les autres moyens de transport. Ceci ne représente pas un chiffre important.

M. RATEE: Chaque billet vendu représente un voyage de 148.7 milles en moyenne.

M. REID: Il nous est rapporté par le Pacifique-Canadien que la totalité des milles parcourus par voyageur sur les chemins de fer (et ce chiffre inclut tous les services par passager des chemins de fer canadiens) n'est que de 3.8 p. 100 du total de l'an dernier et que cet indice a démontré une baisse continue à mesure que les autres modes de transport font leur apparition. Ainsi, n'êtes-vous pas d'accord à dire que les chemins de fer sont à leur déclin en ce qui a trait à cette entreprise.

M. RATEE: Non je ne suis pas d'accord, parce que lorsque vous éliminez un train, vous perdez bien entendu une bonne partie de votre commerce.

M. REID: L'autre question se rapporte à la même page au sujet de votre recommandation à l'effet que des systèmes de télécommunications pourraient être utilisés pour effectuer les réservations, parce qu'ils seraient plus efficaces pour rendre les places disponibles. Est-ce que vous entrevoyez que ce travail pourra être accompli par des computateurs?

M. RATEE: Oui et j'aimerais que ce système soit de même nature que celui utilisé par les compagnies d'aviation commerciale.

M. REID: Oui mais les compagnies d'aviation n'offrent que deux genres de place, 1ère classe et classe touriste et les sociétés ferroviaires ont ... vous êtes probablement en mesure de me dire combien de sortes de facilités sont disponibles sur le train.

M. RATEE: Il y a des soutes à bagages, des compartiments salon, des wagons-lits, des compartiments de wagons-lits, des voitures wagons, des couchettes, du haut et du bas.

M. REID: Ceci nécessiterait donc un système beaucoup plus complexe n'est-ce pas?

M. RATEE: Oui.

M. REID: Et par conséquent, plus onéreux. Très bien, je vous remercie.

M. PASCOE: Monsieur le président, je suis particulièrement intéressé à une référence; à la page 2 au sujet du choc économique et social sur les collectivités causé par l'élimination des services aux voyageurs. Le commentaire de l'adjoint au commissaire en chef attire mon attention, je veux dire celui qui se lit ainsi: «En formulant mon jugement, je n'ai pas considéré l'impact économique ou social que ceci produirait sur les collectivités. A mon sens, les considérations du pour et du contre de ces sujets ne relèvent pas des cadres de la Commission en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Est-ce que vous croyez qu'elle devrait étudier ce choc économique et social.

M. RATEE: Oui, définitivement.

M. PASCOE: Vous faites ainsi allusion à la réduction du nombre des employés. Je suppose que cette réduction découlerait en partie du fait que le service aux voyageurs a été réduit lorsque vous référez au déclin du nombre des employés qui était de 2500 pour descendre à 1000 sur une période de huit ans. Je me dois certainement de considérer que ceci démontre le choc économique et social sur les collectivités. Je me dois certainement de penser que ceci affectera

de façon importante la collectivité. Vous prenez alors position dans le sens que la Commission se devrait d'étudier cet aspect particulier du problème des chemins de fer.

M. RATEE: Oui M. Pascoe.

M. PASCOE: A part les réservations, est-ce que vous croyez que le Pacifique-Canadien pourrait concevoir un meilleur système de réservation.

M. RATEE: Je proposerais qu'ils fassent en sorte de faciliter la réservation des places. Imaginez par exemple qu'un voyageur monte à bord du train à Vancouver, destination Kamloops et qu'il descend à ce dernier endroit. Cette place laissée vacante ne sera pas mise à la disposition du contrôleur des wagons-lits. Il ne sait pas à partir de quel endroit une place devient disponible. La place ne pourrait devenir disponible qu'à Winnipeg et par conséquent, il ne peut la vendre entre Kamloops et Winnipeg. Il se dit: «Si je la vends, il se peut que j'arrive à Calgary pour m'apercevoir qu'elle est déjà retenue par quelqu'un d'autre». Donc, il ne peut la vendre et il ne sait que faire.

M. PASCOE: Alors, des réservations peuvent-elles être faites à différents points le long du parcours de façon à ce que ces réservations soient faites à Moose Jaw et qu'une personne de Vancouver soit dans l'impossibilité de prendre.

M. BALLARD: Merci monsieur le président. Monsieur Ratee, Je me reporte à la page 2, ce que vous avez déclaré au sujet de deux demandes qui ont été présentées par la société ferroviaire m'intéresse particulièrement; je suppose que ces demandes ont été adressées à la Commission des transports en 1948 et en 1958. Vous nous dites qu'en 1948, on leur a accordé une hausse de 21 p. 100 dans le tarif de fret et vous avez spécifié que la Commission des transports leur a accordé cette hausse afin de compenser toute perte possible entraînée par le service aux voyageurs. Si je comprends bien le sens de vos paroles, la même raison a été fournie lorsqu'une hausse de 17 p. 100 lui a été consentie en 1958. Est-ce exact?

M. RATEE: C'est exact monsieur.

M. BALLARD: Ce que j'aimerais connaître est la source de vos renseignements. Est-ce que vous avez vu le procès-verbal de la Commission des transports ou...

M. RATEE: Ceci est extrait du rapport du 30 mars où l'on retrouve pour 1948 la hausse de 21 p. 100 et pour 1958, la hausse de 17 p. 100.

M. BALLARD: Même à ce moment là, la Commission des transports entrevoyait déjà la possibilité d'une baisse dans le trafic des passagers. Votre thèse est à l'effet que l'on a déjà tenu compte de cela en apportant deux hausses au tarif de fret. Vous croyez que présentement une partie des revenus du service de fret du Pacifique-Canadien devrait servir à combler le déficit subi dans le service aux passagers.

M. RATEE: Je dirais oui pour ce qui est des hausses de 21 et 17 p. 100 respectivement.

M. SALTSMAN: Au sujet de la question qui a été posée, je voudrais vous faire part de mes expériences au sujet du transport d'étudiants à destination d'Ottawa par le National-Canadien. Le National-Canadien offre un service de transport entre Galt et d'Ottawa qui a beaucoup de succès. Chaque année, de plus en plus d'étudiants empruntent ce service de transport. C'est un service complet qui a été fort bien conçu et qui est couronné de succès. J'ai cru bon de vous le mentionner en passent. J'ai maintenant la réponse à ma question.

M. BYRNE: Avant de poser une question, je désire vous laisser savoir que je suis aussi inquiet que n'importe qui au sujet de la question des emplois et je

pense que la plus grande crainte qui puisse inquiéter un employé est celle d'être mis à pied.

Vous nous avez bien mentionné à la page 2 de votre mémoire que le rapport financier de 1960 indiquait un nombre total de 74,037 employés. En d'autres termes, il y a eu une permutation de 6497 employés depuis 1960, s'est-il réellement agi de permutation ou était-ce de l'attrition? Est-ce que tous ces employés ont pris leur retraite ou ce nombre comprend-il ceux qui ont été mis à pied?

M. RATEE: Je n'ai peu de doute là-dessus monsieur. La liste des gens présentement à leur pension en compte environ 18,000 et par conséquent, en considérant de chiffre de 6,000, je pense que la plupart d'entre eux ont été victimes de l'automatisation.

M. BYRNE: La plupart ont perdu leur emploi, en connaîtriez-vous le pourcentage?

M. RATEE: Il y a six ans, nous avions 87 préposés au service des voyageurs à Moose Jaw; aujourd'hui, 12 demeurent en fonction.

M. BYRNE: Est-ce que ceux-ci ont été déplacés?

M. RATEE: Depuis 1963, ils peuvent exercer un droit d'ancienneté et se faire inscrire sur la liste des préposés au service de fret lorsqu'ils disparaissent de la liste des préposés au service des passagers.

M. BYRNE: Et les derniers venus sont remerciés de leurs services.

M. RATEE: Oui.

M. BYRNE: Que voulez-vous dire par «dans cette section»?

M. RATEE: Que se sont tous des employés de la région de Moose Jaw.

M. BYRNE: J'ai ici les chiffres qui m'ont été transmis ce matin par le maire. Entre 1954 et 1964, la population de Moose Jaw a passé de 28,000 à 35,000. Pourriez-vous nous donner un aperçu de la situation du chômage à Moose Jaw. Diriez-vous qu'il y existe un nombre appréciable de chômeurs?

M. RATEE: Non, je dirais que le surplus de main-d'œuvre est minime.

M. BYRNE: Êtes-vous d'avis que dans l'intérêt des améliorations technologiques et aussi dans l'intérêt d'un accroissement de l'efficacité, le problème de l'embauchement doit être étudié à fond et que l'on se doit en même temps de considérer le point de vue économique sans quoi, de toute façon, l'on devra abandonner la partie parce que le service offert n'est plus désirable. Votre union est-elle d'avis que des améliorations techniques doivent être apportées.

M. RATEE: Oui, assurément.

M. CARTER: Les premières 4 ou 5 lignes de la page 2 ont attiré mon attention. Vous nous indiquez qu'il est presque inutile de s'adresser à la Commission des transports à moins de s'y présenter munis de beaucoup de chiffres à l'appui afin de soutenir les recommandations que vous préconisez. Je cite vos paroles: «La *RLA* est d'avis que les gens qui se présentent devant la Commission en vue de soumettre des recommandations concernant la réduction et l'abandon des services, devraient recevoir quelque forme de considération.» Avez-vous l'impression que la raison pour laquelle on ne vous accorde aucune attention de toute façon est que nous n'avez pas de chiffres à l'appui?

M. RATEE: Nos représentations demeurent vaines parce que nous n'avons pas de chiffres à l'appui.

M. CARTER: En d'autres mots, vos efforts sont plutôt vains à moins de ne pouvoir concrétiser vos arguments par des preuves statistiques ou que vous ne pouviez offrir quelques chiffres statistiques pour supporter vos assertions. Attribuez-vous cette lacune aux restrictions qui sont imposées à la Commission des transports par la Loi sur les chemins de fer. Vous nous dites aussi et je cite:

«Le choc économique et social sur la collectivité devrait être mis à l'étude». Vous êtes vous-même cheminot. Êtes-vous au courant de la décision qui a été rendue récemment par le Juge Freedman au sujet des *runthroughs*?

M. RATEE: Oui, je suis au courant monsieur.

M. CARTER: Diriez-vous que la décision du Juge Freedman satisfait ici votre critique. Est-ce que cette décision a assez d'envergure pour prendre en considération le choc économique et social sur les collectivités?

M. RATEE: A mon avis, le juge Freedman a présenté un très bon rapport. De fait, je suis d'avis que toute sa logique pivote sur la ligne de conduite unilatérale de la Société ferroviaire à ce moment-là et des *runthroughs*. Je suis encore d'avis aujourd'hui que des négociations fructueuses auraient pu être engagées si les parties en cause avaient jugé bon de négocier. Voici le terme...

M. CARTER: Croyez-vous que ces questions devraient être le sujet de négociations par contrat plutôt que ce soit décidé par une certaine autorité.

M. RATEE: Je pense que oui.

M. CARTER: Je crois que M. Byrne vous a questionné au sujet de la baisse du nombre d'employés sur une période de 3 ans. Sur une période de 3 ans, ce nombre est descendu à près de 6,500. Vous-même avez été témoin de cet état de chose au sein de cette section. Sur une période de 8 ans, vous avez vu le nombre d'employés de 2,500 réduit à 1,000. Pourriez-vous dire au comité si ce déclin a été causé en partie par l'automation ou ses effets.

M. RATEE: Oui. A ce moment, il y avait un personnel important ici pour s'occuper des locomotives à la rotonde. Il y avait des chaudronniers, des préposés aux tenders et divers autres métiers et bien entendu, le travail de tous ces gens a été aboli. Ceci est évidemment la raison pour laquelle plusieurs d'entre eux sont déménagés à Winnipeg.

M. CARTER: A la page 3 de votre mémoire, vous donnez une liste de facteurs qui, selon vous devraient être considérés relativement aux services aux voyageurs et vous dites: «Le Pacifique-Canadien déclare dans son exposé que seulement 4 éléments entrent en ligne de compte quand il s'agit des services aux passagers. Vous nous avez cité ces quatre éléments comme étant la commodité, le confort, la rapidité et le prix payé par le passager. Ensuite, vous en ajoutez cinq autres qui selon vous devraient également être considérés. Je me rends compte que parmi ces cinq, vous n'avez pas mentionné la sécurité. Ne pensez-vous pas que la sécurité est un élément important?

M. RATEE: Je crois que oui.

M. CARTER: Et si vous incluez ce facteur, quel ordre de priorité lui accorderiez-vous? Le classeriez-vous avec les quatre autres déjà mentionnés par la Société ou avec les cinq que vous-même avez conçus. Quel ordre de priorité lui donneriez-vous?

M. RATEE: Non, je le mettrais à la suite du facteur disponibilité.

M. CARTER: En d'autres mots, vous le placeriez à la queue. Je vous remercie.

M. FAWCETT: M. Byrne a discuté de la question qui m'intéresse le plus et c'est celle qui concerne la situation locale. Je ne désire demander qu'un renseignement et je me demande si oui ou non vous pourrez me répondre. Est-ce que vous avez des chiffres qui indiquent la hausse de productivité des employés des métiers courants? Auriez-vous ces chiffres en main?

M. RATEE: Non, je ne les ai pas.

M. FAWCETT: Je sais qu'on peut les obtenir, seulement j'avais cru que vous les auriez peut-être.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): J'aimerais seulement à poser à M. Ratee une question complétant ce que M. Ballard lui a demandé relativement à l'alinéa du milieu de la page 2. Cet alinéa indique qu'en 1948 la Commission des transports accordait une augmentation de 21 p. 100 destinée, disait-on, à contrebalancer toute perte du service des voyageurs. Cette compensation était-elle la seule raison de l'augmentation? Faisait-on entrer en ligne de compte autre chose, en permettant de monter de 21 p. 100 le tarif des marchandises?

M. RATEE: Dans la décision qu'elle a prise alors, et dont je ne puis pas citer les termes exacts, cette Commission disait qu'elle ne voyait pas de motif d'augmentation, mais que, vu la perte subie par le service des voyageurs, elle accorderait 21 p. 100.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Peut-on y ajouter foi? Si ma mémoire est exacte, l'augmentation de 1958 tenait aussi compte de facteurs autres que la hausse du coût. Elle ne cherchait pas uniquement à contrebalancer la perte subie par le service des voyageurs.

M. RATEE: De nouveau on affirmait, en plus de l'autre facteur, que ce service perdait de l'argent; et on accordait une augmentation de 17 p. 100.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Il y avait cependant alors d'autres facteurs que la perte subie par le service des voyageurs.

M. RATEE: Oui.

M. SOUTHAM: Je crois que M. Ratee, dans les premières pages du cahier, a consacré du temps à l'économique, à la comptabilité du coût considérée par la première Commission royale, et à d'autres choses. Il doute que ce système soit compréhensible, et il fait allusion à la formule K, au système jaeger, à l'analyse régressive, et à diverses formules de frais. Je suppose que vous abondez dans le même sens que M. Donald Gordon, qui admettait ne pas comprendre le système. Convenez-vous que nous, du Comité, nous devrions avoir recours à des comptables de charges extérieurs et indépendants, pour nous aider à analyser les chiffres qu'on nous présente?

M. RATEE: Je le crois, oui.

M. PRUD'HOMME: Pendant que nous considérons cet article, lequel vous discutez depuis passablement de temps, je voudrais obtenir d'autres opinions. C'est tout ce que j'ai à demander. Monsieur le président, j'avais plusieurs autres questions, mais on y a répondu.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): M. Ballard et M. Howe ont déjà posé ma question, monsieur le président. Je déclarerai cependant au Comité qu'à mon avis, nous devrions obtenir les décisions (les deux dernières mentionnées) prises par la Commission des transports sur l'augmentation uniforme du tarif de marchandises en 1948 et en 1952, parce qu'elles me paraissent importantes. Nous avons déjà rencontré ce point; je juge donc important que nous sachions exactement quelle partie de l'augmentation devrait s'attribuer, selon la Commission, à l'élément des voyageurs. N'était-ce qu'un des facteurs mineurs de la décision, ou était-ce une des grandes raisons pour lesquelles on accordait les augmentations de compensation? Je ne désire pas m'en prendre à vous, monsieur Ratee. En fait, je ne m'oppose pas à votre phraséologie; je pense simplement que cette question peut revenir, et que le Comité devrait tenter d'obtenir ces décisions, même avant que nous retournions à Ottawa.

M. ANDRAS: Monsieur Ratee, j'ai une question à poser sur la diminution du nombre d'employés. Le Pacifique-Canadien a donné un chiffre; et, selon votre calcul, ce nombre, de 1960 à 1964, a baissé d'environ 5,500. On a signalé que le National-Canadien avait montré beaucoup plus d'agressivité, au cours des dernières années, dans la course aux voyageurs. Êtes-vous d'accord sur ce point?

M. RATEE: Oui.

M. ANDRAS: A simple titre documentaire, je puis vous donner les chiffres du National-Canadian; je les ai ici. Le nombre d'employés: 104,000 en 1960, passait à 93,000 en 1964, ce qui semble appuyer votre autre assertion selon laquelle l'automatisation crée des vides, elle aussi, et cette réduction ne dépend pas entièrement du programme établi par le Pacifique-Canadien pour diminuer le service des voyageurs.

M. RATEE: Non, non. Je ne dirais pas que cette dernière cause est la seule.

M. ANDRAS: Vraiment, je pense que plusieurs syndicats, dans leurs cahiers, ont peut-être plus protesté contre l'abandon du convoi *Dominion* particulièrement que d'autres organismes qui ont témoigné. Je ne dis pas cela pour tendre un piège. Je me demande si les relations ouvrières du Pacifique-Canadien n'auraient pas été plus révélatrices si, disons, bien avant la suppression du *Dominion*, on avait appliqué dans leur généralité les principes du rapport Freedman. Autrement dit, quelle serait votre attitude envers ce train de voyageurs, si les autorités avaient siégé avec vous et avaient résolu les formidables problèmes concernant le contrat de travail de votre syndicat? Que penseriez-vous de l'abandon de ce service?

M. RATEE: Je ne penserais pas que nous devrions avoir un service local et un service direct.

M. ANDRAS: Indépendamment du problème d'emploi, vous croiriez encore qu'on devrait maintenir le *Dominion* ou quelque service local? Merci beaucoup.

M. OLSON: Monsieur Ratee, vers les trois quarts de la première page de votre cahier, vous dites «pour régler ce malentendu survenu dans les chiffres de 1963, on a prétendu que le transport des céréales accusait un déficit de 17 millions de dollars». Ne serait-ce pas une erreur typographique? Car, à mon avis, on a recueilli ces témoignages en 1958 pour une année antérieure. A simple titre documentaire, conviendriez-vous que c'est une erreur?

M. RATEE: Il peut y avoir erreur. J'ai obtenu ces chiffres lors d'une assemblée tenue à Ottawa.

M. OLSON: Une autre question, monsieur Ratee. Votre organisme compte-t-il des pensionnés du Pacifique-Canadien?

M. RATEE: Ah oui. Je dirais près d'une centaine.

M. OLSON: Près d'une centaine. Et je suppose que certains possèdent une passe de long service.

M. RATEE: Je dirais même que la plupart en ont.

M. OLSON: Ils la regardent comme la conséquence de leur long service, comme un des avantages, ou comme une partie du tout?

M. RATEE: Oui, je crois.

M. OLSON: Que cette faveur paraisse ou non au contrat, elle s'y trouve impliquée; et ces gens comprennent qu'elle fait partie des prestations de retraite?

M. RATEE: C'est exact.

M. SHERIDAN: Une seule question, Monsieur Ratee. Votre cahier déclare que le nombre des employés dont le nom apparassait sur la feuille de paie du Pacifique-Canadien a baissé de 6,497, entre 1960 et 1964. Pouvez-vous, de quelque manière, savoir combien de ces personnes ont perdu leur emploi à cause exactement de la discontinuation du train *Dominion*, et combien peut-être l'ont quitté de leur plein gré?

M. RATEE: Non.

• (5.15 p.m.)

M. SHERMAN: Dans son cahier, la compagnie n'a pas manqué de souligner que de 1960 à 1965 elle a embauché, en moyenne, 5,000 nouveaux employés par an et que, durant cette période de cinq ans, le va-et-vient causé par la retraite, la démission et le décès atteignait approximativement 10 p. 100. Vous n'avez aucun moyen de nous aider, en ce moment, à mettre en corrélation les chiffres de votre cahier avec ce que la compagnie a prétendu au sujet du va-et-vient de son personnel.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci beaucoup, Monsieur Ratee.

M. O'KEEFE: Monsieur le président, à propos de la question, posée voici peu de temps par M. Southam, sur la nécessité de faire examiner par un comptable indépendant les statistiques présentées par le Pacifique-Canadien, ce système n'a-t-il pas déjà été employé par la Commission royale MacPherson sur les transports, et juge-t-on indispensable d'appeler un autre expert de ce genre? Avez-vous des commentaires à faire sur ce point, monsieur?

M. RATEE: Non. Je n'en ai pas.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci beaucoup, Monsieur Ratee, de votre cahier. M. John S. Burton, attaché au bureau chef de l'opposition de Saskatchewan, a maintenant la parole.

M. JOHN S. BURTON: Monsieur le président, avant de commencer, je désire élucider un point: je fais de la recherche au bureau de M. W. S. Lloyd, chef de l'opposition, mais ce dossier, je le présente de ma propre initiative. J'étais candidat dans la ville de Regina, lors de la dernière élection fédérale. Malheureusement, je n'ai pas réussi aussi bien que les membres du Comité. Pourtant, plusieurs gens de Regina m'ont laissé entendre que je devrais vous soumettre un rapport, car j'avais déjà pris quelque intérêt à cette affaire.

Monsieur le président, membres du Comité, l'an dernier j'étais une des personnes qui présentaient aux commissaires des transports un cahier protestant contre la demande du Pacifique-Canadien d'abandonner le train *Dominion*. Je prétendais qu'on ne devait pas accéder à cette demande, tant que la compagnie n'aurait pas proposé un autre service satisfaisant.

Bien des gens espéraient que la Commission tiendrait compte de la protestation publique générale. Cependant la Commission, si je comprends bien le jugement rendu, a considéré que plusieurs des points à décider dépassaient ses attributions et sa compétence. Aucune de ces restrictions légales ou autres ne lie votre Comité. Voilà pourquoi l'investigation actuelle me fait particulièrement plaisir.

L'obligation de fournir un service de voyageurs est un grand point à considérer. Au temps où le chemin de fer état l'unique moyen de transport public, on n'avait pas de doute sur les obligations. Aujourd'hui, la situation a changé. Les voitures particulières, les autobus et l'avion font aussi du transport. Les chemins de fer ne détiennent plus de monopole, mais cela ne les libère pas de l'obligation d'assurer le service. Certes, il leur faut maintenant lutter pour obtenir des voyageurs. On a cependant constaté à maintes reprises que les chemins de fer peuvent se procurer des voyageurs, dans les conditions actuelles de concurrence; en fait, l'intérêt manifesté chaque fois qu'on soulève quelque point relatif aux voyageurs montre que le public désire avoir à sa disposition et utiliser ce service. Quand le Pacifique-Canadien s'engageait, dans sa charge de 1881, à «maintenir, utiliser et conduire efficacement par la suite et à perpétuité» son chemin de fer, à mon avis, l'esprit de l'engagement comprenait aussi bien le transport des personnes que celui des marchandises. Pour moi, tenter d'interpréter autrement cet accord, c'est en altérer le sens. Accompagne cet engagement une longue liste de gratifications, d'avantages et de privilèges obtenus, dont je parlerai plus loin.

Le deuxième grand point allégué par le Pacifique-Canadien, c'est que le public préfère maintenant d'autres modes de voyage. Permettez-moi de faire, à ce sujet, un commentaire quelque peu personnel. J'ai parcouru plusieurs milliers de milles en chemins de fer, au Canada et en d'autres pays. J'ai toujours aimé ce genre de voyage et, en général, je l'ai préféré aux autres formes de transport public.

Mes propres voyages en chemins de fer, j'en ai fait une bonne partie pendant la période où le nombre des voyageurs ferroviaires déclinait. Le Pacifique-Canadien a rendu prestigieux et annoncé un train: le *Canadian*, dont il a beaucoup amélioré le service et le matériel. En dehors de là, c'est difficile de trouver de nombreux exemples de service amélioré. Pendant une période où les normes de voyage par autobus, par automobile et par avion faisaient de rapides progrès, la plupart des trains de voyageurs en restaient au rythme du «bon vieux temps». Rien de surprenant que le public s'éprenne de nouveaux modes de transport. Et c'est encore moins étonnant que cet engouement devienne permanent, lorsque les chemins de fer font peu d'efforts pour améliorer leur service. Votre Comité a sans doute entendu citer des exemples de service médiocre, de difficulté à réserver les places, et ainsi de suite, circonstances qui ont contribué à réduire sans cesse le nombre des voyageurs du Pacifique-Canadien.

Les voyageurs de la Saskatchewan trouvent insuffisants les deux trains qui traversent la province au milieu de la nuit. Deux autres régions seulement, sur la route du *Canadian*, doivent se contenter de service nocturne. Ce sont celles qui vont de Sudbury à White-River, en Ontario, et de Revelstoke à Fraser-Canyon. La ligne de Sudbury à White-River a cependant un service local de jour.

C'est difficile de dire quelle influence l'horaire du *Canadian* exerce sur les voyageurs de la côte ouest ou de l'est du Canada. Mais on ne saurait douter qu'il convient très peu aux gens voyageant de Regina à Winnipeg et de Regina à

Calgary. Celui qui désire se rendre à Winnipeg doit prendre le wagon-lit pendant la soirée, attendre en gare, ou bien monter dans le train à 3h.40 du matin. Il arrive à destination à 11h.05 du matin. Celui qui veut aller à Calgary a le même problème; seulement il prend le train à 5h.32 du matin, et arrive à 2h.05 de l'après-midi. Devant de telles perspectives, beaucoup de gens s'organisent pour voyager autrement. Dans chaque cas, le retour est presque aussi incommode. Pour les voyages locaux en Saskatchewan très peu de gens se décideront à prendre le train pendant la nuit pour en descendre, au point de destination, longtemps avant le commencement des activités quotidiennes.

Je ne saurais accepter le pessimisme du Pacifique-Canadien, au sujet des perspectives de voyageurs. Permettez-moi de donner quelques raisons pour lesquelles à mon avis, plus d'optimisme se justifie

1. Bien que les statistiques concernant le bas pourcentage des milles parcourus, d'une ville à une autre, par voyageur ferroviaire se révèlent très impressionnantes, on a souligné qu'une hausse relativement faible redonnerait une base économique solide à ce service.

2. Le succès remporté par les efforts du National-Canadien pour recruter plus de voyageurs devrait servir d'exemple à tous les chemins de fer. Je ne veux pas dire que le Pacifique-Canadien devrait copier le National-Canadien; mais j'estime que, combinées, la réduction des tarifs et l'amélioration des commodités et du service pourraient augmenter fortement le nombre des voyageurs.

3. Beaucoup de gens cherchent, dans leurs voyages, à se reposer des tensions de la vie moderne. Souvent l'automobile apporte un certain soulagement. Beaucoup ont abandonné le rail, à cause de diverses frustrations essuyées. Le chemin de fer peut attirer un nombre important de gens qui voyagent aujourd'hui en automobile, s'il rehausse son service, ses commodités et son confort. On peut présenter ce mode comme préférable à celui de l'automobile.

4. Le public s'intéresse de plus en plus au facteur sécuritaire de la circulation routière. L'usage général des wagons en acier permet de revendiquer plus de sécurité pour le train que pour l'automobile.

Le chemin de fer doit employer une méthode nouvelle et dynamique, s'il veut s'attirer des voyageurs. On a déjà mentionné des succès remportés ailleurs, dans les conditions actuelles. Ce problème demande de l'innovation et de l'imagination. Il faut proclamer bien haut les avantages du rail. Le public ne connaît tout simplement pas assez, aujourd'hui, les avantages de ce mode de locomotion. Jai connu des groupes qui, lorsqu'ils organisaient des voyages, ne pensaient même pas aux possibilités de la voie ferrée. Le public peut mériter une partie du blâme, mais le chemin de fer n'a pas assez moussé son service.

L'intégration des services fournis par le chemin de fer et par l'autobus est un nouveau domaine à explorer. Voici quelques années, le Pacifique-Canadien et la *Saskatchewan Transportation Company*, société étatique provinciale administrant un système d'autobus dans toute la province, annonçaient qu'ils avaient mis en commun les billets et les itinéraires. J'apprenais récemment qu'un tel arrangement existe, à l'heure actuelle, avec le National-Canadien, mais non

avec le Pacifique-Canadien, bien que la S.T.C. accepte les billets de ce dernier. Combien de gens connaissent cette possibilité? Combien d'agents du Pacifique-Canadien sont au courant. Qu'a-t-on fait pour intégrer les horaires? En certaines régions, l'autobus est sans doute plus économique, mais alors on ne bénéficie d'une norme convenable que si le service local complète de façon raisonnable le transport à longue distance.

Le succès du programme de voyageurs se subordonne aussi au tarif. Ici encore, le PC ne s'est pas montré débrouillard. Je puis citer des exemples où il a refusé des affaires, et n'a pas offert de réduire les billets collectifs. Les tarifs comparatifs de Regina illustrent bien sa présente manière d'agir. Le billet simple de Regina à Winnipeg par le PC, du dimanche au jeudi, est de $15.25; le vendredi et le samedi, de $15.85. Celui du NC va de $9.50 à $13, et celui de l'autobus Greyhound s'établit à $10.90. De Regina à Calgary, le billet du PC coûte $20; celui du NC, de $3 à $18; celui du Greyhound, $12.25. Et l'on notera que le NC passe par Saskatoon.

Pas besoin d'énumérer ici les gratifications, avantages et autres privilèges obtenus par le PC, au cours de son histoire. Le Bureau fédéral de la statistique a répertorié l'assistance accordée par les gouvernements, jusqu'au 31 décembre 1964, à ce chemin de fer et aux autres appartenant maintenant au système. Les subventions en argent et les dépenses de construction se chiffrent à $106,280,-334. Les terrains concédés se totalisent à 43,962,546 acres. Ces gratifications vaudraient aujourd'hui beaucoup plus. Le point que je désire souligner, c'est qu'une grande partie des concessions foncières et que quelques autres gratifications ont rendu possibles quelques-uns des énormes profits par certains placements et filiales du PC.

J'estime qu'on doit tenir compte de ces profits, quand on analyse la rentabilité des opérations et quand on établit les tarifs et les billets. Ces compensations se donnaient, entre autres motifs, pour contrebalancer les risques de la construction originelle et probablement les opérations ingrates. L'objectif primordial de la compagnie demeure le transport. Voilà pourquoi elle ne saurait mettre à part les placements et les filiales. De nets indices révèlent qu'elle fait un tel compartimentage. La fondation de *Canadian Pacific Investments Limited* et la ségrégation de plusieurs filiales et placements sont des particularités à bien surveiller. En ce moment, Monsieur le président, j'aimerais à signaler au Comité une annonce hors-texte qui, publiée hier soir dans le *Leader Post* de Regina rapporte les remarques faites par M. N. R. Crump, président du PC, à l'assemblée annuelle des actionnaires. Tout d'abord, puisque la compagnie insiste souvent sur la répartition efficace de ressources, je voudrais mentionner que, dans ce cas, les ressources auraient donné un bien meilleur résultat si on les avait affectées à mousser et à perfectionner les services des voyageurs. A propos de cette annonce, je désirerais aussi protester contre la déclaration suivante: «Cette réduction des services des voyageurs (on fait allusion au train *Dominion*) semble marquer pour beaucoup de gens particulièrement de l'Ouest, la disparition d'une ère qu'ils affectionnaient; et l'attitude présente et future de la compagnie au sujet du service des voyageurs a fait l'objet de grandes discussions, au Parlement et ailleurs.» Je prétendrai qu'en fait, c'est le Paci-

fique-Canadien qui ne maintient pas à la page son service général. Comme je l'ai déjà dit, s'il a porté aux nues le convoi *Canadian,* il n'a pas marché de pair, sous les autres rapports. L'annonce s'étend beaucoup sur la question des concessions foncières, et le premier alinéa même porte une déclaration qui ne concorde pas avec mes souvenirs d'histoire du Canada. On y voit qu'en 1870 ce qu'on appelle maintenant Canada consistait dans les trois provinces maritimes du littoral est. Si je me rappelle bien, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick entraient dans la Confédération en 1867, tandis que l'Île du Prince-Édouard s'y réunissait, troisième province, en 1873. Toute cette série de remarques comporte des divergences semblables.

• (5.28 p.m.)

L'ensemble des témoignages semble montrer que le Pacifique-Canadien veut abandonner tout à fait le service des voyageurs, pour avoir la liberté de se concentrer sur ce qu'il considère plus payant: le transport des marchandises et les autres placements. Au cours des années, le Pacifique-Canadien a obtenu ample paiement des risques courus à ses débuts. Il a le devoir de fournir au pays un système adéquat de transport, à prix raisonnable, tant pour les gens que pour les marchandises. S'il ne veut pas accepter cette obligation, je crois qu'on devrait songer à le nationaliser. Permettez-moi cependant une réserve: la compensation de nationalisation devrait tenir plein compte des gratifications, des avantages et des privilèges déjà obtenus. Voilà.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci, merci beaucoup.

M. CANTELON: La déclaration que vous faites au haut de la page 2 m'intéresse beaucoup. Le Pacifique-Canadien, naturellement, nous a chanté sur tous les tons qu'il a tenté de rendre rentable le service des voyageurs, qu'il n'a pas réussi, et qu'en conséquence il a supprimé le *Dominion.* On a constaté à maintes reprises, dites-vous, que les chemins de fer peuvent se procurer des voyageurs, dans les conditions actuelles de concurrence. Puis, vous continuez à souligner ce point, au bas de la page 3, en déclarant que vous ne sauriez accepter l'attitude du Pacifique-Canadien, au sujet des perspectives de voyageurs. La même idée revient au bas de la page 4, où vous ajoutez: «On a déjà mentionné des succès remportés ailleurs, dans les conditions actuelles.» Puisque nous essayons d'obtenir toutes les preuves possibles, j'aimerais bien que vous nous donniez quelques exemples de compagnies ferroviaires qui se sont procuré des voyageurs, dans les conditions actuelles de concurrence.

M. BURTON: Il me semble, M. Cantelon, que l'exemple le plus patent est celui du National-Canadien, mentionné très souvent à votre comité. A l'heure actuelle, le National-Canadien tient en service pendant toute l'année deux trains continentaux, sur sa ligne principale. Il y en a un troisième, durant les mois d'été: le *Panorama,* si je ne me trompe pas. En plus, un train local fait la navette entre Saskatoon et Winnipeg, pendant cette même période. En fait, sur certaines parties de la ligne, quatre trains fonctionnent, en ce moment. Ce

service contraste avec celui du Pacifique-Canadien, qui ne fait circuler qu'un train. Nous pouvons encore mentionner, je pense, les efforts effectués par le rapide qui relie Toronto et Montréal; mais là les circonstances diffèrent quelque peu.

Il existe aussi d'autres pays qui ont réussi à s'adapter aux changements survenus dans les conditions de transport. La Grande-Bretagne, par exemple, a supprimé plusieurs services de voyageurs, et elle projette d'en couper d'autres par suite de récents rapports soumis à son gouvernement; mais elle maintient intact son service fondamental, et elle espère se tirer d'affaire. Et les États-Unis, immédiatement à notre sud, affrontent des conditions tout à fait comparables à celles de l'Ouest canadien; la population n'y est certainement pas plus nombreuse. Selon mes plus récents renseignements, le *Great Northern* continue son service de voyageurs, le *Northern Pacific* fait de même; et je crois que nous pourrions trouver plusieurs autres exemples.

M. CANTELON: Les tout derniers mentionnés m'intéressent particulièrement, parce que la situation, disons, de Montréal et de Toronto diffère tout à fait de la nôtre. Là se trouve une population très dense et fonctionne ce qu'on appelle un train d'abonnés, un train qui n'a aucun service de wagon-lit. La même chose doit exister au Japon, qui, lui aussi, a le même genre de train. Vous nous avez donc donné quelques exemples. Je sais très bien ce que fait le National-Canadien, parce que j'utilise ses trains. J'ai la chance de demeurer près de la ligne du National Canadien. Mais le point que le Pacifique-Canadien ne cesse de souligner, c'est qu'il n'a pas de demande efficace pour les trains de cette catégorie, et par demande efficace il entend, certes, une demande prête à payer le tarif imposé.

M. BURTON: Permettez-moi de dire, en premier lieu, que le National-Canadien, l'an dernier, a connu son meilleur chiffre de voyageurs par mille depuis 1948: comme vous le savez probablement, la hausse était tout à fait marquante. Je pourrais ajouter que la ligne principale du National-Canadien, là où il tient un service transcontinental, a bien moins de centres populeux que la grande ligne du Pacifique-Canadien. La ligne principale du Pacifique-Canadien compte plus de grand centres urbains que la ligne principale du National-Canadien.

M. CANTELON: Je ne pense pas qu'Edmonton et Saskatoon aimeraient cette remarque. Mais passons. Êtes-vous d'accord avec les remarques antérieures voulant que le service idéal (bien qu'on ne l'ait pas toujours dit ici) consiste probablement dans un autre *Canadian,* dont l'horaire différerait de 12 heures d'avec l'horaire actuel?

M. BURTON: Je ne saurais dire s'il faut ou non un autre train transcontinental. A mon avis, le chemin de fer doit fournir un service adéquat et satisfaire, à tarif et frais convenables, la demande se produisant dans des conditions raisonnables. Et si cela exige plusieurs transcontinentaux circulant à des heures différentes, très bien, je crois qu'il faut les avoir. Mais ce que nous cherchons, c'est quelque service minimum convenant aux deux régions, premièrement pour

les longs voyages, deuxièmement pour les voyages locaux. Le chemin de fer doit certainement avoir la compétence de mener à bien cette affaire.

M. CANTELON: Vous avez prétendu que le National-Canadien et le *Great Northern* constituent les seuls cas comparables sur ce point. Or le National-Canadien maintient trois trains continentaux. Je suppose donc que, d'après vous, le Pacifique-Canadien devrait aussi pouvoir le faire.

M. BURTON: Je ne vois pas pourquoi il ne le pourrait pas.

M. ROCK: Dans votre cahier, monsieur Burton, vous faites quelques remarques sur la 85e assemblée générale annuelle et sur le rapport des actionnaires. Croyez-vous donc que le National-Canadien, la Banque de Montréal et l'*Imperial Oil* sont les seuls compagnies qui devraient publier leur rapport financier ou annuel dans les journaux, comme ils le font d'ordinaire?

M. BURTON: Je prétends simplement que le Pacifique-Canadien aurait mieux réparti ses ressources, au point de vue économique, s'il avait consacré une partie de ces fonds, ou d'autres fonds, à s'attirer des voyageurs.

M. ROCK: Autrement dit, monsieur Crump n'aurait pas dû fournir ces renseignements au public du Canada et aux actionnaires de la compagnie. Celle-ci agit de cette façon, chaque année.

M. BURTON: Je n'insinue pas qu'elle ne devait pas agir ainsi. Je ne sais pas, non plus, si c'est une page entière, tous les ans. Mais je n'ignore pas que la presse a largement divulgué les remarques de M. Crump.

M. ROCK: Pensez-vous que quelqu'un qui est président d'un bureau comme celui du Pacifique-Canadien doit fournir ce genre de renseignements au public de tout le Canada?

M. BURTON: S'il veut agir ainsi, c'est lui qui décide.

M. ROCK: Non, non. Je vous demande si, à votre avis, il fait bien de donner ces renseignements (le rapport annuel) au public canadien. Pensez-vous que ce document soit important pour le peuple?

M. BURTON: Oui, je crois que la lecture de ce document peut rendre service au public.

M. ROCK: Comment voulez-vous que le document soit lu du public, s'il ne paraît pas dans tous les journaux de chaque grande ville du Canada?

M. BURTON: Comme je l'ai dit, je pense qu'il a bénéficié d'une énorme publicité dans la presse; la partie importante de ces commentaires se trouvait dans la presse, et avec assez d'exactitude.

M. ROCK: Préférez-vous que la presse altère les faits, comme elle le fait souvent, et que le public lise la déformation au lieu de la déclaration réelle?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je n'aimerais pas à vous rappeler à l'ordre, Monsieur Rock.

M. ROCK: Monsieur le président, vu qu'il avait mentionné ce point dans son mémoire, je pensais me conformer au règlement. Mais je vous remercie.

M. O'KEEFE: Monsieur Burton, au troisième paragraphe de la page 5, vous dites: «Je puis citer des cas où le Pacifique Canadien a découragé des propositions d'affaires et n'a pas offert les réductions de prix de passage accordées aux groupes». Voudriez-vous nous en donner un ou deux exemples?

M. BURTON: Oui; l'été dernier lors du congrès fédéral du nouveau parti démocratique qui devait avoir lieu à Toronto et réunir mille ou deux milles personnes et auquel un grand nombre de gens de l'ouest du Canada désiraient assister, un représentant du parti s'informa auprès des deux chemins de fer des facilités ou des services qu'ils pourraient accorder en vue du voyage à Toronto. Le National-Canadien offrit les tarifs de groupe comportant une réduction de 10 p. 100 pour les groupes de dix personnes ou plus, et de 20 p. 100 pour les groupes de 20 personnes ou plus. Le Pacifique-Canadien répondit qu'il ne pouvait accorder les tarifs réduits de groupes. C'est ce que l'on m'a appris. Quant au découragement des propositions d'affaires, je vous citerai un exemple qui m'a été communiqué hier par un ancien agent du Pacifique-Canadien relativement à un embranchement de la Saskatchewan où le service laissait fort à désirer vu qu'il n'y avait qu'un train par semaine ou quelque chose comme cela. Six agents stationnés le long de cet embranchement demandèrent une amélioration du service et ils obtinrent trois trains par semaine dans les deux sens. Immédiatement, il se produisit une amélioration des affaires des services des passagers, des messageries et des marchandises tant dans les chargements de wagons entiers que dans les expéditions de moins d'un wagon. Après quatorze mois de ce nouveau service, le train fut supprimé sans un seul jour d'avis et lorsque les agents protestèrent auprès du surintendant, celui-ci leur répondit que des petites affaires de ce genre n'intéressaient aucunement le chemin de fer.

M. BYRNE: Monsieur Burton, vous nous avez donné une couple d'exemples des méthodes par lesquelles on peut améliorer ou accroître le nombre des passagers. L'un de ces exemples se rapportait aux chemins de fer nationaux. On nous a dit, bien que je ne puisse trouver ce paragraphe dans le rapport et que nous devrons en obtenir la confirmation de M. Gordon quand il viendra au Comité, que le service des passagers des Chemins de fer nationaux a accusé un déficit de 40 millions de dollars l'an dernier. Est-ce là un bon exemple...

• (5.40 p.m.)

M. BURTON: Je dirai d'abord que pendant la période d'introduction d'un nouveau service ou d'une nouvelle amélioration il n'est pas rare, dans un grand nombre de formes de l'activité économique, que l'on subisse une perte initiale, quelquefois considérable. Bien que les Chemins de fer nationaux n'aient pas publié ces chiffres, pour des raisons que je ne connais pas, il est fort possible qu'ils aient subi une telle perte. Mais je n'ai aucun doute qu'ils avaient prévu cette perte initiale dans le budget de leur service de passagers.

M. BYRNE: Vous pensez que cela résulte de l'achat de nouveau matériel dont on veut amortir le coût...

M. BURTON: Il s'agit aussi de la période du début, alors qu'on n'a pas encore atteint le niveau définitif ou augmenté le chiffre des affaires.

M. BYRNE: Vous ne prétendez pas qu'il s'agit d'une perte essentielle.

M. BURTON: Non, je ne saurais me prononcer d'une façon ou de l'autre.

M. BALLARD: Puis-je poser une question supplémentaire sur ce point?

Le VICE-PRÉSIDENT: D'habitude le président ne le permet pas. Je préférerais vous passer la parole quand M. Byrne aura terminé ses observations.

M. BALLARD: J'espère que je n'aurai pas oublié ma question.

M. BYRNE: Vous avez dit que le *Great Northern* n'a pas diminué son service. J'imagine que vous parlez de la ligne de Chicago à Seattle. Pourriez-vous nous dire quel est le nombre de ses trains par jour?

• (5.45 p.m.)

M. BURTON: Je n'ai pas dit cela et je ne prétends pas que ce chemin de fer n'a pas réduit son service. Je ne le sais pas.

M. BYRNE: A-t-il plus d'un train par jour?

M. BURTON: Ce fut le cas pendant des années, mais je n'ai pas de renseignements sur la situation depuis environ un an.

M. BYRNE: Au paragraphe 4 de la page 4 vous dites: «le public s'inquiète de plus en plus de la sécurité du trafic sur les grandes routes». Vous ajoutez que les voyages par chemin de fer sont beaucoup plus sûrs avec les nouvelles voitures en acier. Quel pourrait être l'effet économique d'appliquer cette théorie plutôt que d'accroître la sécurité des automobiles? Qu'arriverait-il si les gens vous prenaient au sérieux et utilisaient davantage les chemins de fer? Quel en serait l'effet économique sur le pays et les diverses localités, les garages, les stations-service et la taxe sur l'essence?

M. BURTON: Je ne dis pas qu'il serait possible ou économique de transférer massivement 50 p. 100 du traffic routier aux chemins de fer, mais qu'il serait plus économique si les gens qui voyagent présentement en automobile, à raison d'une ou deux personnes par voiture, utilisaient plutôt les transports publics. J'imagine qu'un grand nombre de personnes préféreraient ce mode de transport à l'utilisation de leurs propres voitures pour de longs trajets. On a souvent répété qu'il suffirait d'une augmentation du nombre de passagers-milles interurbains de 3.8 qu'il est présentement, de 8, 9 ou 10 p. 100 pour que l'opération devienne rentable pour les chemins de fer.

M. BYRNE: Ce n'est pas réellement une méthode satisfaisante que de restituer le transport des voyageurs aux chemins de fer. Vous dites à la page 6 que les subventions en espèces et les dépenses de construction se sont élevées à 106 millions approximativement. Avez-vous les détails de cette somme au delà des 25 millions?

M. BURTON: On les trouvera au Tableau 3 de la publication du Pacifique-Canadien ou de la publication du Bureau fédéral de la statistique numéro 52-202 sur la compagnie du Pacifique-Canadien, 1923-1964. La liste en est longue.

M. BYRNE: S'agit-il de subventions à la construction ou à l'exploitation?

M. BURTON: Il s'agit de subventions en espèces à la construction et aussi de dépenses des gouvernements pour des lignes qui furent données à la compagnie

de chemins de fer du Pacifique-Canadien, comme certaines lignes initiales; de Kamloops à Port-Moody et de Winnipeg au Lac Supérieur lors de la construction originale. Le total des contributions des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux s'élève à 106 millions, comme je l'ai déjà dit. Je pourrais vous faire voir le tableau, à titre d'information.

M. BYRNE: Je voulais savoir s'il s'agissait du coût de la construction et non des frais d'exploitation.

M. BURTON: Non.

M. BYRNE: Et les octrois de terres de 40 millions de dollars comprennent les 25 millions du début et ceux qui furent obtenus par l'acquisition des autres lignes de chemins de fer.

M. BURTON: Des concessions de gaz, d'incendies et des autres lignes louées.

M. CARTER: Me serait-il permis, monsieur le président, de demander si ce document porte une date, afin que nous puissions le consulter?

M. BURTON: Il porte le titre «Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien 1923-1964». C'est la publication n° 52-202 du Bureau fédéral de la statistique.

Le VICE-PRÉSIDENT: Deux autres membres ont demandé la parole. Il est six heures moins le quart et le Comité sait que nous avons tous été invités par la ville de Moose-Jaw à un dîner qui doit avoir lieu ce soir à six heures. Si le Comité y consent, nous pourrions ajourner à six heures et en finir auparavant avec M. Burton. Le Comité est-il d'accord?

Adopté.

M. ANDRAS: Ma question a trait à la réponse que vous avez donnée à M. Byrne concernant les efforts que le National-Canadien fait actuellement en vue de l'expansion du trafic voyageurs, ce que nous pouvons tous constater par ce que nous entendons dire et ce que nous lisons dans les journaux ainsi que par le rapport des Chemins de fer nationaux que nous avons ici. Votre réponse indique qu'à cause du fait que nous ne savons pas quel sera le déficit final de cette opération, il s'agit en quelque sorte d'une expérience nouvelle. Vous avez dit, je crois, qu'au début de l'application d'un nouveau programme on peut toujours s'attendre à des dépenses additionnelles et qu'on ne sait pas quel en sera l'importance avant d'avoir fini. Dans son mémoire, le Pacifique-Canadien indique qu'il a fait quelque chose de semblable au cours des années 50, c'est-à-dire qu'il avait offert un tarif économique pour le service complet du *Dominion*, beaucoup moins élevé, dit-on, que le tarif concurrentiel et qu'il avait réussi à susciter une demande et un volume de trafic satisfaisants, mais en dépit de tous ces efforts des années 50, le trafic alla en diminuant. Il prétend que c'est à partir de ce moment qu'on diminua le service et que ce sont les passagers qui ont abandonné le chemin de fer au lieu du contraire. Que dites-vous de cela?

M. BURTON: Je répondrai que pendant la même période, le Pacifique-Canadien a abandonné plusieurs de ses lignes secondaires. Bien que quelques-unes de celles-ci aient pu occasionner des pertes d'exploitation, elles sont très importantes au point de vue des opérations de la ligne principale à qui elles apportent une somme de trafic additionnel. Je ne saurais offrir d'autres commentaires sur la décision que prit le Pacifique-Canadien à la fin des années 50 de réduire le service de ces trains, sauf que j'ai entendu de nombreuses plaintes sur la

qualité du service, quand il s'agissait de réserver des places, du traitement des passagers sur les trains et ainsi de suite.

Quant à vos observations concernant le National-Canadien, je vous signalerai un point que vous avez peut-être déjà remarqué vous-mêmes. Son rapport annuel de 1965 mentionne que le nouveau programme a déjà été appliqué assez longtemps pour qu'on puisse en prévoir le résultat. On y apportera quelques modifications et on a constaté que bon nombre de régions offrent des chances satisfaisantes de réussite. Telle est la conclusion qui se dégage et la perspective qu'on peut entrevoir.

M. ANDRAS: Merci. Une autre question sur un point que je n'ai peut-être pas compris dans votre réponse bien qu'il ait pu être présenté sous une forme différente. Vous avez dit qu'il existe un besoin de trains transcontinentaux de passagers en sus des deux qui fonctionnent présentement et d'une amélioration des services locaux. A quoi accorderiez-vous la priorité dans les conditions actuelles?

M. BURTON: J'ai dit que nous avons présentement un service transcontinental. Je ne sais s'il devrait comporter un, deux, trois ou quatre trains de cette nature, mais ce dont je suis certain c'est que nous n'avons pas de service local satisfaisant dans cette région et c'est la raison des plaintes au sujet du *Dominion*. Ce train offrait au moins les éléments d'un service local dans la Saskatchewan. C'est là le besoin le plus urgent en vue de l'amélioration du service. En outre, je pense qu'il serait possible d'améliorer le service transcontinental à mesure de l'accroissement des affaires qui aura lieu, j'en suis convaincu.

M. PASCOE: Monsieur le président, je me bornerai à demander un renseignement. A la page 3, je relève la remarque suivante: «Je ne puis partager le pessimisme du Pacifique-Canadien sur les perspectives du trafic-voyageurs». Puis à la page suivante: «On insiste sur le fait qu'une faible augmentation de ce chiffre», il s'agit j'imagine, du nombre de passagers-milles interurbains, «suffirait à placer les services de passagers sur une base économique». C'est là exactement ce que le Comité tente de confirmer. J'aimerais à connaître la source authentique de cette allégation.

• (5.52 p.m.)

M. BURTON: Je ne saurais vous citer une source précise, mais je l'ai lue à différentes occasions dans les journaux et ailleurs. Elle émanait de fonctionnaires des chemins de fer qui disaient, je pense, qu'une augmentation de 5 à 10 p. 100 du nombre des passagers interurbains permettrait des opérations économiques. Les circonstances sont peut-être différentes aujourd'hui, je ne saurais le dire.

M. PASCOE: C'est là une assertion très intéressante si elle est fondée, mais nous essayons d'en découvrir la source. J'aimerais que le témoin soit plus précis.

M. BURTON: Je pourrais chercher l'une de ces citations, mais je suis certain d'avoir lu cette déclaration faite par des fonctionnaires des chemins de fer.

M. OLSON: Monsieur Burton, en réponse à deux questions, vous avez donné une réponse qui m'a étonné. Lorsqu'on vous a demandé s'il faudrait un, deux, trois ou plusieurs trains transcontinentaux, vous avez dit que le Pacifique-Canadien devrait être libre de décider de ce qui est nécessaire pour répondre à la demande du public. Est-ce bien là ce que vous avez dit?

M. BURTON: Vous semblez dire que la quantité des services peut être réglée mécaniquement ou qu'il y aurait lieu de laisser une certaine autorité discrétionnaire aux chemins de fer à ce sujet.

M. OLSON: N'est-ce pas exactement ce que fait le Pacifique-Canadien à l'heure actuelle. Il juge qu'un seul train quotidien répond au besoin.

M. BURTON: J'ai indiqué que je ne demandais pas nécessairement un ou plusieurs trains de passagers transcontinentaux, mais qu'il existe un besoin immédiat d'un bon service local. Ceci est essentiel et devrait être obligatoire. En outre, naturellement, j'ai dit que le Pacifique-Canadien pourrait accroître considérablement son trafic-voyageurs.

M. OLSON: Existe-t-il quelque autre organisme public, à part le Pacifique-Canadien, qui puisse décider s'il devrait y avoir un, deux, ou trois trains par jour?

M. BURTON: C'est ce que je pensais quand j'ai dit que la Commission des transports possède encore toute son autorité.

M. BOULANGER: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous avons éliminé les questions supplémentaires. A l'ordre! M. Sherman a la parole.

M. SHERMAN: Je n'ai qu'une seule question à poser, monsieur le président. Monsieur Burton, un paragraphe de votre mémoire me provoque ou m'impatiente quelque peu. A la page 7 vous dites que si vous ne pouvez obtenir satisfaction autrement, vous seriez disposé à proposer la nationalisation du Pacifique-Canadien, avec une seule réserve. La nationalisation devrait comporter l'indemnisation de la compagnie mais seulement après la déduction entière des octrois et subventions qui ont été accordés au Pacifique-Canadien au cours de son histoire.

Voulez-vous dire qu'advenant la nationalisation de la compagnie, on ne devrait pas rembourser les actionnaires actuels au prix courant des actions sur le marché?

M. BURTON: Certaines questions devraient faire l'objet de négociations. Le prix actuel des actions sur le marché, ou le prix courant est fondé sur la valeur de tous les octrois et avantages accordés à la compagnie dans le passé. Dans le règlement de l'indemnité, advenant la nationalisation, il y aurait lieu de tenir compte de toutes ces subventions.

M. BOULANGER: En réponse à M. Olson, vous avez dit que le service transcontinental ne vous préoccupe pas outre mesure mais que le problème est principalement d'ordre local. Les arrangements locaux vous intéressent plus que l'amélioration du service, n'est-ce pas?

M. BURTON: Je crois avoir démontré qu'il n'existe actuellement aucun service local.

M. BOULANGER: Pourquoi alors dire à la fin de votre mémoire que l'on devrait nationaliser le chemin de fer? Pourquoi demander à la population de toutes les provinces du Canada d'acheter toute cette entreprise si c'est simplement un problème d'ordre local qui vous intéresse et non pas le service transcontinental? Pour quelle raison principale demandez-vous alors la nationalisation du Pacifique-Canadien?

M. BURTON: Je prétends, monsieur le président, que votre Comité, ou d'autres autorités, devraient déterminer la politique générale en matière de transport par chemin de fer. En réalité, les chemins de fer, comme plusieurs autres organismes, peuvent remplir leurs engagements à la lettre, sans toutefois respecter l'esprit de la loi quant à ce qui est nécessaire. Il est certain que le chemin de fer peut organiser un train de passagers pour le service local et dire que les gens n'ont qu'à l'utiliser. Mais s'il n'informe pas la population de l'existence de ce service, ne l'adapte pas aux besoins spécifiques des voyageurs, ne fournit pas les autres services accessoires, tels que le service des repas qu'on a mentionné à diverses reprises, ainsi que les autres choses additionnelles, il est à peu près certain que l'opération est vouée à l'insuccès. Je soutiens que si le chemin de fer a réellement tenté de contrecarrer ou de déformer les demandes et les besoins de la population à l'égard de ces services, ou d'autres services, il y a lieu alors de songer sérieusement à sa nationalisation.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, permettez-moi une question. Il s'agit du mémoire du Pacifique-Canadien et je pense qu'il peut expliquer la différence d'opinion qui existe entre un homme comme vous, monsieur Burton, et la compagnie. A la page 38 du mémoire du Pacifique-Canadien, où il est question de la perpétuation des services qui ne sont plus utilisés, on dit: «c'est là sûrement une mauvaise utilisation des ressources de transport qui n'a aucune raison d'être et contraire à l'intérêt du peuple canadien. Celui-ci ne devrait pas être appelé à payer le coût des services de passagers dont le besoin a cessé d'exister et les Canadiens ont le droit d'exiger d'une compagnie, comme celle du Pacifique-Canadien, qu'elle les protège contre toute mauvaise utilisation de leurs ressources». Je sais que vous êtes d'un avis différent, mais je me demande si vous auriez quelque autre commentaire à nous offrir à cet égard.

M. BURTON: Tout ce que je dirai à ce sujet, monsieur le président, c'est qu'il y a mauvaise utilisation des ressources quand on ne les exploite pas. Le Pacifique-Canadien est coupable d'une mauvaise utilisation des ressources s'il ne prend pas les mesures nécessaires pour obtenir les affaires additionnelles qui assureraient le succès de l'opération.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Vous conviendrez que nous avons la responsabilité de diriger les voyageurs vers l'utilisation de la méthode la plus économique de transport.

M. BURTON: C'est aussi un élément dont il faut tenir compte.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Merci.

M. REID: Une brève question, monsieur Burton. Préconisez-vous un programme publicitaire semblable à celui que le Pacifique Canadien mit en œuvre en 1955-1956 lorsqu'il présenta le "Canadian" au public, et de nouveau en 1961 lorqu'il réduisit considérablement les tarifs de transport pendant une forte campagne de publicité destinée à faire accepter ce service par le public?

Ses repésentants disent qu'ils ont déjà fait cette tentative à deux reprises différentes.

M. BURTON: Le programme que je préconise comporterait certainement quelques-unes des méthodes que l'on a employées alors. Mais il faudrait

s'adresser directement à la population et non pas seulement par le moyen d'annonces dans les journaux ou d'affiches sur les murs. Tous ces moyens sont utiles, mais il faut aller aux gens, s'adresser directement à eux, et répondre à leurs besoins. J'en ai cité un exemple concret, mais je pense que vous étiez sorti à ce moment. L'an dernier, un groupe de 100 personnes ou plus fit une demande spéciale, mais on refusa d'accorder le tarif spécial de groupe et c'est là un type d'inflexibilité qu'il y a lieu d'examiner et de modifier si l'on veut que l'opération soit profitable.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, ceci termine l'interrogatoire sur le mémoire de M. Burton. Monsieur Burton, je vous remercie de votre exposé et des réponses que vous avez faites aux questions.

Messieurs, le moment de l'ajournement est arrivé. Il nous reste à examiner les mémoires de M. E. I. Wood, de l'Union des cultivateurs de la Saskatchewan, de la C.C.F. de Regina, du *Metro Council*, de MM. Snyder et Davies, députés de la ville de Regina à la législature de la Saskatchewan, et du parti conservateur progressiste de la Saskatchewan. La séance est ajournée jusqu'à huit heures.

Ces mémoires seront reçus dans l'ordre suivant, tel qu'il a été décidé par le Comité: M. E. I. Wood, l'Union des cultivateurs de la Saskatchewan, la C.C.F. de Regina, le *Metro Council*, MM. Davies et Snyder, et M. Blakeney au nom de cinq membres de la législature. Ce sont les derniers mémoires qui seront reçus à huit heures ce soir.

Des exemplaires de ces mémoires seront distribués aux membres du Comité avant l'ajournement. La séance est ajournée jusqu'à huit heures.

SÉANCE DU SOIR

Le MERCREDI 11 mai 1966

• (8.03 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Nous avons le quorum et la séance est ouverte. En mon absence, le Comité a discuté le mémoire de M. J. S. Burton. Il a présenté ce mémoire en son propre nom, alors que le Comité avait l'impression qu'il s'agissait d'un mémoire émanant du bureau du chef de l'opposition dans cette province. Toutefois, je tiens à signaler au Comité que tel n'était pas le cas et que M. Burton parlait en son propre nom et aussi au nom de plusieurs députés de la ville de Regina à la législature de la Saskatchewan.

La lettre que nous avons reçue de M. Burton indiquait bien qu'il présentait son mémoire en son propre nom. Est-ce exact, monsieur Burton?

M. BURTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous avons aussi reçu d'autres lettres, mais vous comprendrez que nous avons eu l'impression que vous parliez au nom du chef de l'opposition, tandis que vous parliez uniquement en votre propre nom.

Dans l'ordre de la réception des demandes, nous entendrons d'abord M. E. I. Wood, député de Swift-Current à la législature. Désirez-vous faire un exposé oral, monsieur Wood?

M. WOOD: Monsieur le président, j'offre mes excuses au Comité. Je n'avais pas anticipé un aussi grand nombre de membres et je n'ai apporté qu'une demi-douzaine d'exemplaires de mon mémoire, ce qui n'est pas suffisant.

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous accepterons ce que vous avez, mais notre secrétaire doit en avoir en exemplaire.

M. WOOD: Il y en avait une demi-douzaine. Quelqu'un doit les avoir. Je vous offre mes excuses.

Le PRÉSIDENT: Très bien, commencez s'il vous plaît.

M. E. I. WOOD (*député de Swift-Current à la législature*): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je commence sans préambule et j'aborde immédiatement le sujet. L'une des premières choses dont il faut tenir compte dans la discussion de la discontinuation du train de passagers *Dominion*, c'est l'obligation de la compagnie du Pacifique-Canadien de fournir les services nécessaires.

La compagnie voudrait aujourd'hui déprécier la valeur des subventions qui lui furent accordées en 1881, mais les 25 millions qui lui furent donnés à cette époque, à 5 p. 100 d'intérêt, représenteraient aujourd'hui une somme de plus d'un milliard et je pense que le Pacifique-Canadien a su obtenir au moins l'intérêt de cet argent. Les 25 millions d'acres de terres, y compris les droits miniers, qu'ils aient été vendus à l'époque de la ruée sur les terres, ou qu'ils aient été gardés jusqu'à présent, représentent une valeur de plusieurs milliards. Si l'on tient compte de cadeaux d'une telle valeur, il ne saurait se dégager facilement de l'obligation de fournir les services nécessaires, sans parler des vingtaine de millions additionnels accordés depuis ces subventions.

Toutefois, même après avoir établi l'obligation pour le Pacifique-Canadien de respecter les termes de son contrat original, je n'insisterais pas pour qu'il soit obligé de maintenir des services improductifs et inutiles. La question des transports a bien évolué au Canada depuis 1880 et surtout dans notre partie du pays, et il serait ridicule de vouloir conserver, pour l'unique raison que nous y avons droit, des services devenus inutiles et remplacés par d'autres modes de transport.

Toutefois, on n'a pas démontré à ma satisfaction que le *Dominion* est devenu inutile. Bien que le voyage par chemin de fer n'offre pas la souplesse des trajets de l'autobus ou la rapidité de l'avion, il offre des éléments de commodité, de confort, de rapidité et de sécurité qui manquent aux autres modes de transport. Le Canada a besoin d'un service de trains de voyageurs adéquat et ce service est aussi nécessaire dans les régions desservies par le Pacifique-Canadien que dans celles qui sont sur le parcours des chemins de fer nationaux.

Nous avons besoin de touristes et si nous voulons équilibrer quelque peu notre balance de paiements, il est nécessaire de leur offrir des moyens faciles et commodes de transport. Jai même lu l'autre jour dans un quotidien une lettre alléguant que l'une des raisons pour lesquelles les jeux olympiques n'ont pas été accordés au Canada se trouve dans notre déficience à cet égard. Au moment où l'économie nationale est en voie de progrès, le moment n'est pas propice à la diminution des moyens de transport.

On répond en disant que nous avons encore le *Canadian* qui répond amplement aux besoins du trafic-voyageurs sur la ligne principale du Pacifique-Canadien. Mais les arguments à l'encontre de cette assertion sont forts.

Un train qui traverse tout un pays de l'étendue du Canada doit naturellement passer dans certaines régions à des heures peu commodes. Par exemple, le *Canadian*, lorsqu'il n'est pas en retard, part de Swift-Current pour les villes attrayantes de l'Est à 12 h. 43 du matin. Ce n'est pas une heure bien agréable et ne favorise pas l'utilisation du chemin de fer par les voyageurs à destination de Moose-Jaw ou de Regina. Sans vouloir m'excuser, je vous dirai que je suis venu ce matin avec ma propre voiture à la réunion du Comité. J'ai bien songé que pour une séance de la nature de celle-ci il eût été désirable de voyager par chemin de fer. Mais je n'avais ni le temps ni l'argent voulu pour prendre le train à minuit et demi hier soir et coucher ici avant d'assister à la séance, puis reprendre le train, pas demain matin, car il me serait impossible de retourner à Swift-Current par le train demain. Il m'eût fallu passer deux nuits ici, à Moose Jaw, pour faire le voyage par chemin de fer. Ceci vous indique quelle espèce de service nous donne maintenant le *Canadian*.

Pour donner un service de jour sur tout le parcours, il faut plus d'un train. L'économie moderne exige plus d'un moyen de transport quotidien d'un point à un autre. Si les chemins de fer veulent continuer leurs opérations, il faut qu'ils fournissent ces facilités.

Pour ce qui est de la rentabilité de ce service et des raisons de l'état de choses actuel, la compagnie a présenté à la Commission des transports une masse de chiffres indiquant que ce train cause une perte de plusieurs millions de dollars par an. Je constate que la Commission a réduit considérablement cette somme mais juge que la perte est encore assez considérable pour justifier la suppression de ce service.

Je ne suis sûrement pas en mesure de mettre ces chiffres en doute. En réalité, le résultat des opérations de trains voyageurs du Pacifique-Canadien depuis quelques années est peu réconfortant. La réduction du service suit la diminution du nombre des passagers, et il est difficile de dire laquelle est responsable, mais le tout résulte en un déficit dans les livres de la compagnie. Mais est-ce une raison suffisante pour priver notre pays et notre province en particulier des trains de voyageurs dont elle a besoin. Il me semble que la Commission des transports a rendu sa décision avant d'avoir complété le dossier de la preuve.

Par exemple, tandis que l'on permet au Pacifique-Canadien de réduire ses services à cause des pertes qui en résultent, le National-Canadien met en œuvre un programme en vue d'accroître la rentabilité des siens. Il est probablement trop tôt pour dire quel sera le résultat. Mais pourquoi permettrait-on au Pacifique-Canadien de soutenir que son service est en faillite et de supprimer le *Dominion*.

Les chemins de fer anglais prétendent avec raison qu'ils peuvent transporter les voyageurs d'une ville à une autre plus rapidement que l'avion. Au Japon, les nouveaux trains de luxe offrent des trajets rapides entre les villes principales et le nombre de leurs passagers s'accroît.

L'attitude du Pacifique-Canadien résulte-t-elle des pertes financières du service des voyageurs, ou est-ce le contraire? Il est évident que depuis quelque temps, il n'essaie pas d'accroître le nombre des passagers de ses trains.

Il est vrai que les chemins de fer ont à soutenir une forte concurrence de l'automobile, de l'autobus et de l'avion. Mais à son titre de compagnie privée, le Pacifique-Canadien doit être en faveur de la concurrence et être prêts à lutter pour obtenir sa part. Il a de nombreux avantages en sa faveur dans cette lutte. Mais il me semble que la plus forte raison de la diminution constatée par le Pacifique-Canadien est qu'il ne fait pas les efforts voulus pour encourager l'utilisation de ses trains. Votre Comité a déjà entendu des exemples de passagers à qui on a refusé le transport bien que les trains étaient loin d'être complets. Il a été prouvé par sa propre admission que le Pacifique-Canadien a cessé de solliciter la clientèle des tours organisés aux États-Unis, bien que le pays ait un grand besoin de devises étrangères. La réduction du personnel des gares au point que les quelques trains encore en opération n'ont pas le personnel voulu ne saurait améliorer la situation.

Monsieur le président, je maintiens que si le Pacifique Canadien s'efforçait de rendre son service efficace et attrayant, et poussait activement sa publicité, il pourrait obtenir des résultats financiers satisfaisants de son *Dominion* qu'il a discontinué. Je ne veux pas dire que la perte résultant du service des voyageurs des chemins de fer doit portée au compte du peuple canadien ou au compte des autres opérations ferroviaires par le moyen des tarifs de transport des marchandises. Ce ne sont pas les producteurs de grain de l'Ouest du Canada ou les autres expéditeurs qui doivent porter ce fardeau additionnel. En parlant du transport du grain, je dirai...

Le PRÉSIDENT: Un moment, s'il vous plaît. Nous avons été très stricts quant à la discussion du transport du grain. Voulez-vous omettre ce que vous vouliez dire à ce sujet. Cette question sera discutée à une autre séance. Aucune question ne sera permise à ce sujet.

M. WOOD: J'allais parler de l'utilisation des locomotives du «Dominion». Cela paraît pertinent, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Un moment. Je vais jeter un coup d'œil sur le paragraphe. C'est bien, continuez.

M. WOOD: En parlant du transport du grain, je dirai que je ne considère pas l'utilisation des locomotives du «Dominion» au transport du grain comme un argument valide en faveur de la suppression de ce train. Bien qu'il puisse être vrai que ces locomotives pourraient répondre aux besoins plus urgents du transport du grain, c'est là une situation passagère résultant d'une mauvaise administration du chemin de fer et ne constitue aucune raison de l'abandon permanent d'un service de passagers nécessaire.

Quant aux pertes résultant de l'exploitation du «Dominion», je soutiens que si la compagnie se montrait plus diligente dans la promotion de son service de voyageurs, ces pertes seraient réduites à un chiffre minime et que la compagnie devrait accepter vu l'immense empire financier qu'elle a pu ériger grâce aux largesses du gouvernement canadien suivant ses promesses de maintenir des services suffisants. Mais le Pacifique-Canadien porte apparemment plus d'intérêt à son bilan qu'aux besoins du peuple canadien en matière de transports. Ceci ne devrait pas nous étonner. Il s'agit d'une entreprise privée orientée vers les bénéfices plutôt que vers le service public. «On peut conduire un cheval

à la rivière, mais on ne peut l'obliger à boire». Il serait même impossible d'obliger une compagnie à exploiter un système de transport de voyageurs si elle ne le veut pas. Si une telle situation se présente dans la région de notre pays desservie par le Pacifique-Canadien, il faudra peut-être songer sérieusement à sa nationalisation. Il existe en vérité des indications, que le Pacifique-Canadien ne s'opposerait pas au transfert non seulement de ses services de voyageurs, mais même de ses chemins de fer.

Je tiens à exprimer bien clairement mon opinion qu'une telle transaction ne devrait avoir lieu qu'en tenant compte des subventions que le gouvernment a faites à la compagnie, non pas d'après leur montant original, mais d'après leur valeur accrue de l'intérêt jusqu'à présent. Bien que le gouvernement puisse finalement conclure qu'il n'est pas nécessaire d'acquérir le Pacifique-Canadien, il y aurait certainement lieu de faire un examen complet de nos systèmes de transport sous tous leurs aspects. Il est vrai que nous continuerons d'assister à une lutte concurrentielle entre les chemins de fer, les autobus, les avions et les automobiles, mais ne serait-il pas possible d'établir une meilleure réglementation des tarifs de transports et d'éliminer les départs de trains et d'autobus qui ont lieu a des heures presque identiques.

Ne s'agit-il présentement que de la suppression du «Dominion» et n'y a-t-il pas lieu de craindre que le «Canadian» subisse bientôt le même sort? Nombreux sont les signes avant-coureurs qui l'indiquent. Sera-t-il possible d'en assurer la survie alors qu'on diminue constamment le nombre des agents et des gares qui servent le public? En votre qualité de membres du Parlement, vous devez non seulement faire de vigoureuses représentations pour obtenir le rétablissement du service minimum de deux trains par jour, mais vous devez aussi veiller à ce que cette partie du Canada ne soit pas privée entièrement d'un service de transport de voyageurs par rail.

Je sais bien que vous n'êtes présentement saisis que de la suppression du «Dominion», mais en ma qualité de député provincial de Swift-Current je ne puis me désintéresser des embranchements du Pacifique-Canadien qu'il est question d'abandonner dans cette région. En même temps que l'on fera la revue du système de transport des voyageurs, il faudra étudier en profondeur les effets de l'abandon des embranchements sur les cultivateurs, les hommes d'affaires et la population en général avant d'adopter des mesures ratifiant une telle décision.

Monsieur le président, tout ce que je viens de dire ne découle d'aucune animosité à l'égard du Pacifique-Canadien. Au cours de longues années, j'ai toujours eu beaucoup de respect pour cette compagnie dont les employés étaient courtois et obligeants. Toutefois, étant une corporation animée par le désir de réaliser des bénéfices, elle adopte une ligne de conduite qui lui paraît conforme à la saine direction des affaires, sans tenir compte des besoins de la région qu'elle dessert. Je soutiens qu'une application diligente de ce dernier principe pourrait donner en réalité des résultats aussi rémunérateurs.

La ville de Swift-Current et la région avoisinante ont depuis nombre d'années été desservies par le Pacifique-Canadien. Naturellement, on a eu parfois l'occasion de se plaindre de la qualité du service, mais il était essentiel à une grande partie des transports vitaux.

Comme les autres villes canadiennes tout au long de la ligne de chemin de fer, nous avons droit à ce service. Je crois que si les commodités appropriées et bien annoncées étaient disponibles à des tarifs tenant compte de la concurrence, nous en profiterions encore plus que par le passé.

J'aimerais vous remercier sincèrement de cette opportunité que vous m'avez donnée d'exprimer mon opinion sur ce que je crois être un sujet important.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup monsieur Wood. Je voudrais vous féliciter pour un exposé bien pensé et bien préparé, exception faite de certaines de vos déclarations au sujet d'un octroi, d'abandon de certaines lignes d'intérêt local et ainsi de suite. Je suis certain que vous savez que cette question de l'abandon de certaines lignes d'intérêt local a été discutée l'année dernière à l'occasion de l'étude du bill C-120, qui bien sûr, n'a pas été adopté. Nous en discuterons très bientôt à l'occasion de l'étude de la nouvelle politique concernant les lignes d'intérêt local et l'opportunité vous sera sans doute donnée alors d'exprimer clairement vos idées sur le sujet. Pas de questions monsieur Byrne?

M. BYRNE: Monsieur Wood, pourriez-vous m'expliquer de quelle façon les cultivateurs de céréales de l'ouest du Canada pourraient en pratique avoir à combler de déficit—je ne me souviens pas de vos paroles exactes . . .

M. WOOD: Oui, comme je l'ai déjà dit, je regrette de ne pas avoir suffisamment de copies de mon exposé. Je crois que lorsque la commission MacPhearson a présenté son rapport, il a été question d'apporter certains changements dans l'échelle des tarifs dans le but de combler les déficits auxquels le Pacifique-Canadien avait à faire face; je crois qu'à cette occasion il a été démontré sans équivoque par les membres de la coopérative que les déficits encourus par le Pacifique-Canadien par suite de son échelle de tarifs n'étaient pas dus aux tarifs en vigueur dans la région de Crowsnest Pass mais bien plutôt aux pertes subies par les services ferroviaires de passagers; ils ont insisté sur le fait que les pertes subies par le service ferroviaire de passagers ne devaient pas servir de prétexte pour augmenter les prix du transport du blé. Je veux dès le départ vous enlever de l'idée que je songe à une augmentation des tarifs en vigueur dans la région de Crowsnest Pass pour compenser les pertes subies par les services de passagers.

M. BYRNE: En ce qui concerne les tarifs réglementaires, il n'y a pas eu de recommandation. La recommandation du rapport MacPherson était que toute perte devait être compensée par le revenu général.

M. WOOD: Oui, et . . .

M. BYRNE: Et la suggestion que les tarifs en vigueur dans la région de Crowsnest Pass soient . . .

M. WOOD: Je crois qu'il a beaucoup été question à ce moment-là d'augmenter les tarifs en vigueur dans la région de Crowsnest Pass. . .

M. BYRNE: Vous avez dit que dans l'éventualitié d'une expropriation, on exproprierait d'abord, sans remboursement, non seulement les $25 millions qui ont été donnés au Pacifique-Canadien, mais aussi les profits qu'ils ont faits depuis, et que par la suite, on prendrait la valeur du réseau . . .

M. WOOD: Oui, mais je ne crois pas que nous ayons parlé de $25 millions. Ces $25 millions . . .

M. BYRNE: A combien l'évalueriez-vous?

M. WOOD: Je vous ai dit que d'une façon générale, à un taux d'intérêt composé de 5 pour cent, le montant d'argent aurait doublé en 15 ans; cet argent a donc depuis pu doubler à peu près 5 fois, vous n'avez alors qu'à faire l'addition et je crois. . .

M. BYRNE: Cet argent a bien sûr servi à la construction du chemin de fer.

M. WOOD: Oui, mais je suppose qu'ils percevaient au moins un intérêt simple sur...

M. BYRNE: A quel montant l'évalueriez-vous?

M. WOOD: J'ai dit un milliard de dollars.

M. BYRNE: Vous êtes donc d'avis que le Pacifique-Canadien possède maintenant un milliard de dollars auquel il n'a pas droit? Pourquoi ne pas exproprier ce montant maintenant? Pourquoi ...

M. WOOD: Je ne dirais pas...

M. BYRNE: Pourquoi attendre l'expropriation...

M. WOOD: Je ne dirais pas qu'ils n'y ont pas droit car ce montant faisait contrepartie aux engagements qu'ils avaient pris alors. Je crois qu'ils y ont parfaitement droit aussi longtemps qu'ils font honneur à ces engagements.

M. BYRNE: Quand nous déciderons d'exproprier, alors nous mettrons de côté le milliard de dollars.

M. WOOD: Vous devez commencer à en discuter. Quelqu'un a dit plus tôt aujourd'hui y aurait certaines choses à négocier. S'ils possèdent quelque chose auquel ils n'ont pas droit, nous devrions nous en occuper maintenant.

M. BYRNE: Prétendez-vous qu'ils possèdent quelque chose auquel ils n'ont pas droit?

M. WOOD: Je crois qu'ils y ont parfaitement droit. C'était dans le contrat. Ce montant leur a été donné; aussi longtemps qu'ils font honneur à leurs engagements, nous n'avons aucun droit sur cet argent.

M. PASCOE: Je crois qu'il ne me reste qu'une seule question à ce sujet. C'est une question très directe. Croyez-vous que le fait d'avoir le «Dominion» ou un service de train omnibus, dont vous parliez tout à l'heure, pour desservir la région entre Calgary et Winnipeg, contribuerait à subvenir aux besoins des gens de ces régions-là? Lequel des deux préféreriez-vous avoir d'abord? Lequel des deux serait plus profitable à votre avis?

M. WOOD: Je ne sais pas si je suis prêt à vous donner mes préférences à ce sujet, mais je crois que le service n'est pas adéquat et si on pouvait l'améliorer d'une façon appréciable en ajoutant un train local dans cette région, un train omnibus par exemple, pour suppléer au *Canadian* ce serait une bonne chose.

M. PASCOE: A un moment donné, vous faites allusion aux réservations. avez-vous eu beaucoup de plaintes à l'effet que les gens ne pouvaient obtenir de réservations

M. WOOD: Pas tellement, mais il y en a quand même eu. Je ne suis pas tellement versé sur le sujet, mais je crois vous avoir déjà dit que j'ai lu les procès-verbaux de certaines de vos séances antérieures et je sais que vous en avez déjà discuté auparavant.

M. CARTER: Monsieur Wood, si je vous ai bien compris, je crois avoir appris quelque chose de nouveau. J'ai cru comprendre que vous aviez dit que le Pacifique-Canadien ne serait pas opposé à la nationalisation des services de trains de marchandises?

M. WOOD: C'est souligné en rouge.

M. CARTER: Les services de passagers aussi?

M. WOOD: Je crains de ne pouvoir vous l'affirmer d'une façon certaine car il s'agit seulement d'une rumeur.

M. CARTER: Avez-vous dit qu'il y avait des indices ou seulement des rumeurs?

M. WOOD: Je crois avoir vraiment dit qu'il y avait des indices. Une rumeur est-elle un indice?

M. CARTER: S'il y a vraiment des indices, j'aimerais que vous nous en énumériez quelques-uns.

M. WOOD: Je regrette. Je ne le peux pas.

Le PRÉSIDENT: A ce sujet monsieur Wood, je puis vous assurer que d'après les renseignements que nous avons pu obtenir, nous pouvons vous affirmer sans hésitation que le Pacifique-Canadien n'est pas intéressé à faire cession de ses services ferroviaires de marchandises ou de quoi que ce soit d'autre se rapportant à son réseau de chemin de fer.

M. WOOD: Très bien.

Le PRÉSIDENT: A la page 3 de votre exposé, vous parlez de ce train japonais. Êtes-vous au courant de ce train japonais, celui qui va de Tokyo à Tasaka et auquel on a fait allusion?

M. WOOD: Je sais seulement ce que j'ai lu dans la revue *Time*.

Le PRÉSIDENT: Pas d'autres questions? Eh bien je vous remercie monsieur Wood. Votre exposé était bien préparé et bien documenté et nous vous sommes reconnaissants d'être venu. Nous regrettons que vous ayez dû attendre si longtemps pour le présenter. Merci beaucoup monsieur.

Nous avons maintenant un très court exposé que nous ne lirons pas mais peut-être pouvons-nous en traiter maintenant. Il s'agit de l'exposé du Conseil métropolitain C.C.F. de Regina. Peut-on faire une proposition à ce sujet? Qui présentera cet exposé?

Je crois comprendre qu'il ne sera pas lu. Il faut seulement le faire imprimer en appendice aux procès-verbaux et témoignages. Il n'y aura pas de présentation. Peut-on faire une proposition? Il est proposé par M. Lessard, appuyé par M. Southam, que l'exposé du Conseil métropolitain C.C.F. de Regina soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages.

M. OLSON: Monsieur le président, avant de prendre le vote sur cette proposition, pourrait-on avoir une copie de l'exposé? Je ne crois pas en avoir eu de copie.

Le PRÉSIDENT: Je me rappelle qu'on les a distribuées.

M. OLSON: Non, nous n'en avons pas.

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse messieurs. Je croyais qu'on les avait distribuées car nous en avions à notre disposition. M. G. A. Davern est le président. Il n'y a personne pour témoigner au sujet de cet exposé.

M. OLSON: Il sera imprimé en appendice.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous avons une proposition.

M. OLSON: Il ne sera pas imprimé comme s'il avait été lu.

Le PRÉSIDENT: Non, il le sera en appendice à nos procès-verbaux et témoignages.

La proposition est adoptée.

Ensuite nous avons un exposé de l'Union des cultivateurs de la Saskatchewan. M. Knelson je crois. Est-il ici? Avez-vous des copies de votre exposé? Il s'agit d'un exposé qui sera fait oralement. M. J. R. Knelson, secrétaire du local

de Moose Jaw de l'Union des cultivateurs de la Saskatchewan et directeur de la subdivision numéro 6 de la région numéro 4.

M. J. R. KNELSON (*Secrétaire de l'Union des cultivateurs de la Saskatchewan, Moose Jaw*): Monsieur le président, messieurs, nous avons décidé de ne pas présenter d'exposé écrit car nous nous rendons compte que vous avez déjà eu celui-là et notre présentation a seulement pour but de vous faire savoir, messieurs, que vous n'avez pas été oubliés par les cultivateurs.

Le PRÉSIDENT: Lorsque vous dites «celui-là» monsieur Knelson, vous faites allusion à l'exposé de l'Union nationale des cultivateurs que nous avons entendu en avril?

M. KNELSON: C'est exact. Mais nous avons quelques commentaires à ajouter et des extraits d'un livre publié par le Pacifique-Canadien. Nous voulons d'abord vous faire savoir que, localement, nous appuyons l'exposé tel que présenté en avril par l'union nationale des cultivateurs sur les principes d'une politique du transport national. Nous croyons que ce genre de politique serait la façon la plus efficace de subvenir aux besoins économiques et sociaux de la population de la Saskatchewan et du Canada. Si elle n'était pas rentable, on n'aurait pas besoin de se demander qui devrait en défrayer le coût.

• (8.30 p.m.)

Une politique nationale du transport réglerait les problèmes de correspondance sur les chemins de fer; en parlant de chemins de fer, nous dirions correspondances sur les chemins de fer et cela reviendrait à dire correspondances de voyage. Ceci réglerait notre problème de transport local, c'est-à-dire provincial et de transport sur de longues distances, ou interprovincial.

On a beaucoup parlé du fait qu'on n'utilise pas le transport ferroviaire et nous croyons sincèrement que c'est à cause du manque de correspondances. Nous nous sommes rendus compte que nous ne pouvions pas utiliser le train pour nous rendre à plusieurs de nos conventions etc. Pour qu'une telle politique soit efficace, il faudrait faire une enquête de ce genre pour se faire une idée de ce que nécessiteraient de tels services. Une telle politique réglerait probablement aussi au moins une partie du problème du tourisme. Elle éliminerait aussi la fragmentation du transport et de son financement.

Je suis entré en communication avec Saskatoon ce matin et ils m'ont donné certains chiffres sur le coût du transport sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Un billet aller simple du Pacifique-Canadien de Vancouver à Ottawa, donnant droit à une couchette inférieure mais non aux repas, coûte $95.00. Le même billet du National-Canadien de Vancouver à Ottawa, donnant droit à une couchette inférieure et y compris les repas, coûte $72.00. Ce prix vaut pour les jours rouges; les jours blancs, le prix est de $82.00 avec les repas et les jours bleus de $86.00. Il faut compter à peu près $7.00 à $8.00 par jour au minimum pour les repas car ils coûtent chacun à peu près de $3.50 à $5.00. Je crois qu'il a été démontré qu'en comptant les repas et les autres dépenses, il serait presque aussi économique de prendre l'avion.

A ce sujet, je dirais que si j'étais un fonctionnaire du gouvernement ou si je voyageais pour le gouvernement par affaires et que mes dépenses étaient payées par le gouvernement, je pourrais économiser de l'argent de la population du Canada en voyageant par le National-Canadien.

On a prétendu que le Pacifique-Canadien avait diminué ses services afin d'être en mesure de maintenir leur service de passagers. En ce qui concerne l'attitude prise par le passé par la compagnie, j'aimerais m'en référer à ce livre «*Canadian Pacific Facts and Figures*», compilé et édité par les services de la publicité générale de la compagnie du Pacifique-Canadien et publié en 1937 par

la fondation littéraire de la compagnie. A la page 61—j'ai seulement l'intention d'en lire de courts extraits:

«On a découvert très tôt que pour encourager le voyage, il devait s'établir un rapport étroit entre celui qui exploite le moyen de transport et le passage éventuel et c'est de là que vient l'agent de voyage. Il a la tâche intéressante, quoique difficile par moments de vendre au nom de sa compagnie les services et les commodités au public, ou d'aider l'agent local à conclure l'affaire. Il se doit de tenir compte des agents et représentants d'autres compagnies de chemin de fer et de transport à qui il peut appartenir de régler les problèmes de transport d'une importante clientèle locale, dont les besoins dépassent les cadres des réseaux qu'ils représentent.

Ceci veut donc dire qu'ils doivent avoir recours aux services des autres réseaux afin de conclure la transaction et de vendre au passager le genre de voyage qu'il désire obtenir.»

A la page 61, nous lisons

«Presque depuis le tout début, le nouveau réseau transcontinental a suscité un intérêt spécial pour les touristes et cet intérêt s'est répandu au point d'inclure des gens de toutes les parties du monde, décidés à voir par eux-mêmes les beautés du Canada et en particulier la grandeur majestueuse des Rocheuses canadiennes; cela a été rendu possible grâce au réseau de la compagnie. Cet intérêt touristique a été stimulé par le Pacifique-Canadien lorsqu'il a ouvert des hôtels à Banff et à Vancouver en 1887 pour subvenir au manque de chambres convenables; ce fut le début de la chaîne actuelle d'hôtels d'un bout à l'autre du Canada.»

Le Pacifique-Canadien a donc, au moyen des fonds publics mis à sa disposition pour l'aider à construire le chemin de fer, découvert que l'industrie hôtelière était très profitable. Je vous recommande fortement la lecture de ce livre qu'il est presque indispensable d'avoir lu, car on peut prétendre avec raison que son contenu provient du principal intéressé et je ne crois pas qu'il songe à mettre en doute cette assertion.

Page 63,

«Les excursions à des tarifs réduits ont contribué beaucoup à faire naître de nouveau chez les gens le désir de voyager par chemin de fer. On a aussi employé plus de matériel et d'hommes et il en est résulté des avantages.»

Voici un des sujets sur lequel on a demandé des renseignements cet après-midi.

«Les excursions à des tarifs réduits sur les chemins de fer canadiens, qui ont été inaugurés d'une façon expérimentale, existent maintenant à travers le pays, échelonnées sur presque toutes les fins de semaine pour les courtes distances.»

Passons à la page 70,

«On peut remarquer que les lignes du Pacifique-Canadien mettent parfois des voitures Pullman à la disposition des passagers. Ceci est fait dans le but d'assurer le confort des passagers en leur fournissant le meilleur service possible.»

Je crois que ce qui suit va mettre l'accent sur notre politique d'un réseau national de chemin de fer, notre politique nationale de transport.

«Par exemple, entre Montréal et Chicago, un train du Pacifique-Canadien voyage sur les voies du réseau Michigan central à partir de Détroit jusqu'à Chicago; cette compagnie a un contrat avec la compagnie Pullman qui fournit le service de wagons-lits sur le réseau; plutôt que d'avoir à détacher les wagons à Détroit et occasionner ainsi le transfert

des passagers d'un train à l'autre, le service est exploité conjointement par les deux compagnies; le train du Pacifique-Canadien se rend à Chicago et le Pullman à Montréal. Le Pacifique-Canadien garde les revenus du wagon Pullman lorsqu'il est sur le territoire du Pacifique-Canadien et la compagnie Pullman garde les revenus du wagon du Pacifique-Canadien lorsque le train est sur son territoire; les dépenses encourues sont défrayées par les propriétaires des wagons et réparties d'une façon équitable parce que la compagnie qui a la plus courte partie du voyage sur son territoire contribue le moins grand nombre de wagons.»

En ce qui concerne les wagons-restaurants—et je crois qu'il faut tenir compte de ce qui suit lorsqu'on prétend que si les chemins de fer font de bons profits dans un domaine, ils doivent être prêts par contre à subir une perte dans un autre.

«Il y a une différence entre la façon de tenir la comptabilité de l'exploitation des wagons-restaurants et celle des wagons-lits en ce sens que tous les wagons-lits sont considérés comme faisant partie intégrale de l'exploitation du service alors que chaque wagon-restaurant est considéré comme une entité distincte, comme s'il s'agissait d'un restaurant dans une chaîne de restaurants.»

A la page 71, nous lisons:

«Les agents de voyage dans tout le continent savent que si on veut encourager les gens à voyager par train, il faut qu'il y ait un bon service wagon-restaurant à des prix relativement bas; et tous les réseaux sur le continent américain subissent des pertes annuelles par suite de l'exploitation de leurs wagons-restaurants; parfois les pertes atteignent 75 cents pour chaque dollar de revenu.»

Si nous mettions en œuvre, dans un avenir rapproché, une politique nationale de transport, cela aurait pour effet de régler certains problèmes dont s'inquiètent ces messieurs à propos de l'Expo '67, du rodéo de Calgary et des jeux pan-américains.

Je passe maintenant à la nationalisation du Pacifique-Canadien. Si le Pacifique-Canadien n'est pas nationalisé, nous perdrons les services de ce réseau de chemin de fer tel qu'il existe aujourd'hui. Si on fait pression pour maintenir certains services, alors les contribuables devront nécessairement en défrayer le coût. M. Lloyd a souligné qu'on pouvait se servir de chiffres à des fins différentes; on ne pourrait donc plus se fier à une entreprise nationalisée pour nous faire une idée exacte du coût d'exploitation. Elle n'aurait pas de raison d'utiliser ces chiffres à des fins non souhaitables. Ce serait une façon plus honnête d'utiliser l'argent des contribuables. Peut-être avons-nous besoin d'un groupe de fonctionnaires plus honnêtes au National-Canadien.

Nous considérons le transport comme un service social nécessaire plutôt que comme une industrie destinée à faire des profits, spécialement lorsqu'elle est en grande partie gouvernée ou contrôlée par des intérêts extérieurs.

Maintenant la question économique relative aux subventions: Le fait qu'il existe un choix de réseaux peut coûter plus cher à la société en général et au contribuable en particulier. Peut-être en coûterait-il moins cher de garder nos réseaux actuels que d'en construire ou en refaire de nouveaux. On a dit que les villes mentionnées ici devraient subventionner leurs services de transport. Quel autre système pourrait-on imaginer où il ne serait pas question de subventionner et qui coûterait moins cher au contribuable à longue échéance? J'ai eu une courte conversation avec un vendeur de savon aujourd'hui, et il a prétendu que certains savons étaient meilleur marché parce qu'ils nettoyaient plus rapidement; je lui ai demandé si par suite de leur emploi, le linge s'usait aussi plus vite, ce qu'il était permis de supposer raisonnablement. Ceci pourrait servir d'exemple de ce qui est meilleur marché. Merci messieurs.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Knelson, la brochure que vous avez apportée m'a beaucoup intéressé. Est-ce qu'à votre avis, l'exploitation des chemins de fer a changé depuis les 30 années qui se sont écoulées depuis la publication de cette brochure?

M. KNELSON: A mon avis, oui. Je dirais que leur attitude a beaucoup changé et, étant donné les problèmes auxquels nous avons à faire face aujourd'hui...

Le PRÉSIDENT: Non, non, je parle des chemins de fer dans ce pays, de leur exploitation.

M. KNELSON: Oui, je le croirais, et c'est la raison pour laquelle nous suggérons un réseau unique de transport nationalisé pour une exploitation mieux coordonnée.

M. REID: Monsieur Knelson, je voudrais clarifier un point. Lorsque j'ai fait cette remarque à propos du National-Canadien, je n'ai pas voulu laissé entendre qu'ils étaient malhonnêtes; tout ce que j'ai voulu dire est qu'on cite tant de chiffres et qu'ils signifient tant de choses qu'il est très difficile de les interpréter. Il y a eu un cas où le président du National-Canadien, M. Gordon, a avoué que même lui ne comprenait pas le genre d'analyse que les experts faisaient pour calculer le coût d'exploitation. Je ne voulais rien dire d'autre.

Maintenant, la seconde question que j'ai à poser est la suivante: Savez-vous combien de temps il faut pour aller d'Ottawa à Vancouver par train—c'est l'exemple dont vous vous êtes servi?

M. KNELSON: Je crois qu'il faut compter à peu près deux, deux et demi à trois jours?

M. REID: Si un haut fonctionnaire du gouvernement voyageait de cette façon, il lui faudrait prendre le temps; il pourrait le faire en avion en huit heures, et s'il a de la valeur, il en coûterait très cher de le faire voyager par train car il serait inutile pendant ce temps-là. Ce que je voulais dire est qu'il vous faut tirer profit des facilités de transport qui sont disponibles.

M. KNELSON: C'est exact. Je crois qu'on y a songé; mais pour expliciter mon idée à ce sujet, j'aimerais vous demander ceci: serait-il plus long de voyager par le National-Canadien que par le Pacifique-Canadien

M. REID: C'est à peu près la même chose. Ils prennent à peu près le même temps...

M. KNELSON: Ils prennent le même temps. C'est là qu'interviendrait la question d'économie.

M. REID: Si, bien sûr, vous pouvez monter à bord du *Canadian*.

M. OLSON: Monsieur Knelson, le livre dont vous avez lu des extraits, publié par le Pacifique-Canadien, m'a beaucoup intéressé et je veux vous féliciter pour y avoir attiré l'attention du Comité; d'après ce que vous en avez cité, il y a sûrement eu une époque, particulièrement 1937, où le Pacifique-Canadien, en tant que compagnie, encourageait ses employés à populariser le service ferroviaire de passagers. Je crois que cette affirmation est justifiée, n'est-ce pas? Savez-vous s'ils ont eu recours à ce genre de publicité depuis 1937?

M. KNELSON: Pas depuis que je m'occupe activement de ce genre de travail.

M. OLSON: Je présume que le principal intéressé s'exprimerait d'une toute autre façon aujourd'hui.

M. KNELSON: C'est pourquoi j'ai suggéré qu'il y aurait peut-être intérêt à interroger de nouveau le principal intéressé.

M. O'KEEFE: Monsieur le président, monsieur Knelson, je me trompe peut-être, mais j'ai compris que vous aviez dit que le Pacifique-Canadien était contrôlé par des intérêts étrangers?

M. KNELSON: Je ne dirais pas contrôlé, mais il y a certains intérêts extérieurs, le capital . . .

M. O'KEEFE: N'avez-vous pas employé le mot «contrôlé»?

M. KNELSON: Oui, jusqu'à un certain point.

M. O'KEEFE: Jusqu'à quel point? Pourriez-vous nous dire quels sont ces intérêts?

M. KNELSON: Les actions détenues à l'étranger; à mon avis, ce fait pourrait avoir une influence sur l'exploitation de la compagnie; vous me demandez jusqu'à quel point. Je puis vous dire jusqu'à un point inquiétant si l'on songe dans quelle mesure le transport est nécessaire à notre société.

M. O'KEEFE: Pourriez-vous nous donner le pourcentage des actionnaires hors du Canada?

M. KNELSON: Je n'ai pas ces chiffres à ma disposition.

M. O'KEEFE: Je me trompe peut-être là-dessus aussi, mais si mes renseignements sont exacts, 51 pour cent des actionnaires sont canadiens. Donc la compagnie ne peut pas être contrôlée par des intérêts étrangers.

M. KNELSON: Pas jusqu'à . . .

M. O'KEEFE: Pas dans une grande mesure?

M. KNELSON: Peut-être pas au point où on l'entend ordinairement. Je me demande si on ne pourrait pas comparer la situation à celle qui prévaut actuellement au gouvernement à Ottawa où nous avons cinq partis différents.

M. CARON: Vous perdez de l'argent sur les wagons-restaurants et vous avez dit jusqu'à 75 cents par dollar. Croyez-vous qu'on pourrait faire dans les trains ce qu'on fait dans l'avion, c'est-à-dire servir un repas aux gens à leur place au lieu d'avoir un wagon-restaurant? Ceci économiserait beaucoup d'argent.

M. KNELSON: Oui, et le comité dont nous avons suggéré la formation pourrait rencontrer les gens et se faire une idée de ce qui est requis pour ces services de la même façon que pour le réseau de transport lui-même.

M. CARON: Que croyez-vous que cela représenterait comme dépenses pour le National-Canadien, le Pacifique-Canadien ou toute autre compagnie de transport? Croyez-vous qu'ils subiraient une perte de cette façon?

M. KNELSON: Une perte?

M. CARON: Oui, en servant un repas ordinaire à chacun des passagers.

M. KNELSON: Non, cela encouragerait le voyage, comme ils le disent dans leur livre; cela se solderait certainement par un profit, même si en soi, cela leur occasionnerait peut-être une perte.

M. CARON: Vous parlez du livre qui a été écrit en 1937. Est-ce que les conditions du voyage sont les mêmes en 1966 qu'en 1937?

M. KNELSON: Non, je dirais non, Toutefois, en ce qui concerne le voyage, le problème de la nourriture n'a pas pu changer beaucoup.

M. CARON: En 1937, il n'y avait presque pas de voyages par avion.

M. KNELSON: C'est exact.

M. CARON: Tous les voyages se faisaient par train. C'est pourquoi il y avait plus de monde et ils pouvaient faire beaucoup d'argent; ils étaient les seuls à exploiter ce commerce mais aujourd'hui, les avions sont là et ont pris leur place.

M. KNELSON: C'est pourquoi nous proposons la nationalisation du Pacifique-Canadien pour en arriver à une plus grande coordination des deux, afin de fournir la possibilité de voyager économiquement sans qu'il n'y ait cependant de duplication.

Je crois qu'il nous faudrait quand même avoir un bon service ferroviaire pour les gens âgés et pour ceux qui n'aiment pas prendre l'avion.

M. CARON: Vous pensez donc qu'il faudrait nationaliser le chemin de fer?

M. KNELSON: Oh! Assurément.

M. BYRNE: Monsieur le président, je m'excuse de vous avoir interrompu tout à l'heure et d'avoir posé une question. Vous citiez le livre et vous disiez que le Pacifique-Canadien faisait des profits de l'exploitation de ses hôtels, à cause des subventions qui lui avaient été accordées pour la construction du chemin de fer, etc. Pourriez-vous relire ce passage?

M. KNELSON: «Presque depuis le tout début»—il est question des voyages des touristes—«cet intérêt des touristes a été stimulé par le Pacifique-Canadien lorsqu'il a ouvert des hôtels à Banff et à Vancouver pour subvenir au manque de chambres convenables; ce fut le début de la chaîne actuelle d'hôtels à travers le Canada.»

M. BYRNE: Ma question se situait à l'endroit ou vous disiez que le Pacifique-Canadien avait profité énormément de ces subventions qui ont servi à la construction d'hôtels; c'est à ce moment-là que je vous ai demandé de citer le livre et vous avez dit non.

M. KNELSON: Je m'excuse, je ne vous avais pas compris, mais je crois que vous trouverez cela dans ce livre; je crois comprendre qu'ils désirent garder l'exploitation des hôtels. Est-ce exact?

M. BYRNE: Non, ne vous méprenez pas. Je dis que je vous ai demandé si vous citiez le livre . . .

M. KNELSON: Oui.

M. BYRNE: . . . à ce moment-là, vous disiez que les profits de la construction d'hôtels, provenant de subventions qui avaient été faites, étaient très substantiels. Vous avez dit: oui . . .

M. KNELSON: Je m'excuse si j'ai fait cette erreur; j'ai mal compris; c'est à ce moment-là que j'ai cité le livre et je croyais que c'était bien entendu.

M. BALLARD: Monsieur Knelson, au début de votre présentation, et je crois qu'à ce moment-là vous vous serviez de vos notes, vous avez fait une remarque et puis vous avez dit: «dans ces circonstances, il n'y aurait pas de question de savoir qui devrait en défrayer le coût». Pouvez-vous retrouver ce passage dans vos notes?

M. KNELSON: Nous parlons toujours de subventions si elles sont nécessaires. On a posé la question suivante plusieurs fois aujourd'hui: si on fournissait un service de transport local, les gens seraient-ils prêts à en défrayer le coût? Je crois qu'on a demandé à M. Grant ce matin si le gouvernement de la Saskatchewan serait prêt à en défrayer le coût. On a suggéré que le gouvernement fédéral devrait en défrayer le coût et j'étais tout à fait d'accord avec cette suggestion parce que je suis en faveur d'un réseau de transport national.

M. BALLARD: Alors lorsque vous avez fait ce commentaire à l'effet qu'il n'y aurait pas de question de savoir qui devrait en défrayer le coût, vous vouliez laisser entendre que le gouvernement fédéral en défrayait le coût?

M. KNELSON: Oui, les contribuables par l'entremise du gouvernement fédéral.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup monsieur Knelson. Nous vous sommes reconnaissants d'être venu ici et de nous avoir accordé tout ce temps pour nous exposer votre opinion. Merci.

Maintenant nous allons passer à l'exposé présenté par messieurs W. G. Davies et G. T. Snyder, meembres de la législature de la Saskatchewan pour la ville de Moose Jaw. Vous êtes donc monsieur Snyder.

M. G.T. Snyder va présenter l'exposé.

M. G. T. SNYDER (*M.A.L.*): Monsieur le président et membres du Comité, Mesdames et Messieurs, j'imagine qu'il doit y avoir de réels avantages à présenter un exposé à la onzième heure. Je présume que maintenant les membres du Comité sont plutôt fatigués; mais je crois qu'il y a aussi des désavantages en ce sens qu'il y a un certain nombre des sujets discutés dans l'exposé que je vais présenter en mon nom et en celui de M. W.G. Davies, l'autre membre de la législature pour la ville de Moose Jaw, dont on a déjà traité aujourd'hui. Mais en tant que membres de la législature de la Saskatchewan pour la ville de Moose Jaw, il nous fait plaisir de vous souhaiter à notre tour la bienvenue dans notre ville.

Nous tenons à féliciter votre Comité et la Chambre des Communes de l'intérêt qu'ils portent à cette très importante question du service ferroviaire de passagers. Le chemin de fer est évidemment très important pour la ville de Moose Jaw. Un grand nombre de familles de Moose Jaw gagnent leur vie directement à l'emploi des chemins de fer. Il y avait plus de gens à l'emploi des chemins de fer par le passé, et dans l'exposé que je présente, il est dit qu'une récente étude sur l'habitation a révélé qu'environ 2,000 hommes ont perdu leur emploi aux chemins de fer entre les années d'après guerre et 1966. Et je m'empresse d'ajouter, monsieur le président, avant que le Comité ne commence à me questionner au sujet de notre exposé, que les chiffres cités dans cet exposé nous ont été fournis par les services d'urbanisme du ministère des affaires municipales. A mon avis, le chiffre 2,000 est un peu élevé, mais c'est celui qui est donné dans l'étude sur l'habitation.

Toutefois, il est évident que les chemins de fer continueront à jouer un rôle important dans la vie de Moose Jaw. C'est là seulement une des raisons pour laquelle les habitants de Moose Jaw ont intérêt à avoir des chemins de fer qui sont exploités d'une façon dynamique et qui mettent à profit au maximum les opportunités qui leur sont offertes de fournir un service à la population.

L'exploitation des chemins de fer a surtout consisté en le transport des marchandises et des passagers. Le transport des passagers est presque devenu maintenant une chose du passé et cela est illustré par la comparaison entre les services ferroviaires de passagers, tels qu'ils existent maintenant à Moose Jaw et ce qu'ils étaient auparavant. Les services de passagers existant à Moose Jaw par les années passées comprenaient:

(1) Deux trains de grand réseau, transcontinentaux, rapides.

(2) Un train de grand réseau transcontinental et local. L'horaire de ce train était établi de façon à permettre de se rendre de nuit à Winnipeg. Je m'empresse d'ajouter, monsieur le président, que durant les dernières années, ce train n'était plus transcontinental mais s'arrêtait à Winnipeg.

(3) Un train international sur le réseau de Soo qui partait de Minneapolis à St. Paul et s'arrêtait à Moose Jaw.

(4) Au sujet des trains locaux entre Moose Jaw et Regina, jusqu'à il y a à peu près dix ans, il y avait six trains locaux qui circulaient entre Moose Jaw et Regina assurant le service entre ces deux centres. Ils ont tous été discontinués.

(5) Il y avait un train qui circulait vers le nord-ouest en direction de Macklin. Ce service reliait des centres tels que Elbow, Outlook, Rosetown, Kerrobert et Macklin; il y avait un train qui allait à Assiniboia vers le sud et sept autres services locaux du Canadien-National et du Pacifique-Canadien.

Par contraste aujourd'hui, un seul train de passagers dessert Moose Jaw. C'est le *Canadien*. Il arrive à Moose Jaw en venant de l'est à 6.37 heures du matin, heure normale du centre, et en venant de l'ouest, il arrive à 2.41 heures, heure normale du centre. Un tel service ne peut pas être qualifié d'adéquat, et il est peu probable qu'il incite plus de gens à en faire usage.

Il serait tout à fait inapproprié d'essayer d'évaluer la demande réelle locale qui existe pour les services de passagers en se basant sur le nombre de passagers qui utilisent les services de passagers de ces deux trains. Ces chiffres pourraient, il est vrai, donner un aperçu de la demande réelle pour le service du milieu de la nuit, mais ils ne pourraient sûrement pas servir à indiquer quelle est la demande réelle totale.

La question de la nécessité ou de la demande d'un service ferroviaire de passagers a été le sujet de beaucoup de discussions. Certaines de ces discussions n'ont pas été, à notre avis, du tout réalistes; ainsi, les chemins de fer prétendent que le public a montré sa préférence pour d'autres modes de transport. Cette attitude n'est pas réaliste. Il est vrai que les trains n'ont plus le monopole du transport des passagers. Il est également vrai quee les efforts des chemins de fer pour s'adapter aux conditions actuelles de concurrence dans le domaine du transport des passagers ont consisté en «trop peu et trop tard».

Ce qui a été fait par les chemins de fer pour neutraliser la tendance à ne plus voyager par train ne l'a été que lorsque la sensation générale de déception à l'égard des voyages par train est devenue permanente dans l'esprit du public. Certaines améliorations ont été apportées au service à bord des trains au cours des dernières années, mais on entend encore assez souvent des gens se plaindre de la qualité du service pour suggérer qu'il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine. En outre, il est indispensable, étant donné la concurrence qui existe actuellement dans le domaine des transports, que les chemins de fer fassent de la publicité, et ils sont en mesure de le faire, afin de récupérer une part importante du transport des passagers.

D'autre part, certaines attitudes du public n'ont pas non plus été réalistes. On a pris pour acquis que certains trains devaient continuer à circuler, indépendamment du nombre de passagers qui l'utilisaient. Nous sommes convaincus qu'un grand nombre de personnes utiliseraient les services ferroviaires de passagers si les tarifs tenaient compte de la concurrence, si les horaires étaient adaptés aux besoins des gens et si les services, le confort et les commodités étaient améliorés. Certaines des raisons qui nous ont amenés à tirer cette conclusion comprennent (1) le contraste entre la façon dont sont exploités les services de passagers par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien: *a*) le Pacifique-Canadien a seulement un train transcontinental sur cette ligne principale alors que le National-Canadien en a trois. *b*) Le National-Canadien a fait preuve d'imagination et d'initiative dans sa façon d'exploiter son service de passagers. Comparez ce qui a été fait par le National-Canadien pour améliorer ses services de passagers, ses tarifs réduits et son échelle de tarifs des jours rouges, blancs et bleus; par contre, il semble que tout ce qui a été fait par le Pacifique-Canadien peut se résumer pour les dernières années à des augmentations des tarifs. *c*) L'augmentation de tarifs la plus récente a été annoncée dans le *Times Herald* de Moose Jaw du 2 mai 1966. Le prix d'un voyage aller

simple de Moose Jaw à Calgary a été augmenté de $15.00 à $20.00, une augmentation de 33%. De Moose Jaw à Winnipeg, le prix a été augmenté de $15.00 à $17.90, une augmentation de 20%.

On a aussi fait état dans le journal du fait que la dernière augmentation des tarifs d'il y a à peu près un an, de juillet 1965, s'élevait à plus de 50% par comparaison avec les tarifs précédents. Des augmentations de ce genre n'attireront pas la clientèle et n'amélioreront pas la situation financière de l'exploitation des services de passagers. Des décisions de ce genre donnent l'impression au public que le Pacifique-Canadien n'agit pas d'une façon logique lorsqu'il veut promouvoir les services de passagers.

d) Les tarifs du National-Canadien tiennent beaucoup plus compte de la concurrence. En dépit du fait que les lignes du National-Canadien ne sont pas avantageusement situées pour fournir le plus court trajet en direction de Calgary, leurs tarifs se comparent avantageusement à ceux de leurs concurrents. De Chamberlain, qui est située au nord de Moose Jaw, sur la ligne Regina-Saskatoon, à 30 milles à peu près au nord de Moose Jaw, à Calgary, en passant par Saskatoon et Edmonton, le prix du voyage aller simple est de $12.50 les jours rouges, $14.50 les jours blancs et $16.00 les jours bleus.

(2) Alors que les revenus provenant des services de passagers du Pacifique-Canadien ont baissé de 6 p. cent en 1965 à 31.3 millions de dollars, les revenus du Canadien-National ont augmenté de 12.5 p. cent à $58 millions.

(3) Le public devient de plus en plus inquiet à propos des accidents de la route et de la sécurité routière. Une diminution du service ferroviaire de passagers aura pour effet d'aggraver ce problème en augmentant l'intensité de la circulation routière. Les chemins de fer sont en mesure, je crois, de pouvoir prétendre que les voyages par train sont les plus sûrs des moyens de transport.

(4) De toutes les parties du monde, on entend dire que de nouveaux projets de chemin de fer et des nouvelles innovations sont mis en vigueur pour l'exploitation des services de passagers. Les trains de grande vitesse au Japon, le projet du corridor nord-ouest aux États-Unis et les nouveaux trains rapides entre Montréal et Toronto constituent quelques exemples remarquables qui illustrent bien que l'exploitation des services ferroviaires de passagers est encore importante.

Alors que les conditions locales diffèrent de celles des régions urbaines très développées, des nouvelles expériences et des recherches pourraient apporter de nouvelles innovations. Pour y arriver, il faudrait continuer à maintenir à un niveau adéquat l'explotiation des services ferroviaires de passagers.

Pour conclure, monsieur le président, mesdames et messieurs, nous voulons réitérer qu'à notre avis, les chemins de fer ont un rôle bien défini à remplir dans le domaine du transport des passagers. Une attitude et des projets bien déterminés donneront, nous le croyons, des résultats. Au cours des dernières années, le National-Canadien a adopté une attitude plus positive et nous espérons que nos efforts contribueront à ce que le Pacifique-Canadien change aussi d'attitude au sujet du service de passagers.

Présenté par W.G. Davies et G. T. Snyder de Moose Jaw.

Le PRÉSIDENT: Merci monsieur Snyder.

M. SALTSMAN: Monsieur Snyder, votre exposé m'a beaucoup intéressé en ce sens qu'il tient compte des changements qui se sont produits dans le domaine du transport. A la page 2, vous nous donnez un aperçu du nombre de trains qu'il y avait ici avant et vous faites état du fait que la plupart n'existent plus. Vous admettez aussi que certaines attitudes ne sont pas réalistes, que ce soit d'un côté ou de l'autre, lorsqu'il s'agit de continuer ou de discontinuer le service de passagers. Vous exprimez l'opinion suivante à la page 3: «Nous sommes convaincus qu'un grand nombre de personnes utiliseraient les services ferroviai-

res de passagers si les tarifs tenaient compte de la concurrence, si les horaires étaient adaptés aux besoins des gens et si les services, le confort et les commodités étaient améliorées». On nous a déjà exprimé cette opinion et aujourd'hui on a demandé, au moins à deux reprises je crois, que pendant une période d'essaie, l'occasion nous soit fournie de constater si ces suggestions pourraient donner de bons résultats en pratique. Seriez-vous d'accord pour que, disons pour une période de deux ans, le Pacifique-Canadien adopte un genre d'exploitation semblable à celle du Canadien-National avec des tarifs et des services équivalents: lorsque cette initiative, autour de laquelle on aurait fait beaucoup de publicité afin qu'elle puisse donner un aperçu du nombre additionnel de passagers qui pourraient être attirés de cette façon, aurait eu la chance de faire ses preuves dans la région, on pourrait alors se faire une idée plus exacte de la situation. Croyez-vous que ce genre de suggestion soit acceptable pour la majorité des gens de cette région?

• (9.00 p.m.)

M. SNYDER: Je crois que ce serait la solution logique à un problème immédiat monsieur Saltsman. Je crois que les gens de l'ouest du Canada en particulier n'ont pas eu tout ce à quoi ils étaient en droit d'attendre au cours des dernières années en ce qui concerne le genre de moyen de transport auquel ils avaient été habitués auparavant. Étant donné que rien n'a été fait pour le populariser, je crois que le public s'est détaché peu à peu de ce genre de moyen de transport. Je crois qu'avec le nombre grandissant de voitures sur les routes et les statistiques qui accusent une augmentation du nombre des accidents de la route, de plus en plus de gens vont, au cours des années à venir, tenir de plus en plus compte de ce genre de circulation sur les routes, spécialement la circulation locale entre les principaux centres de l'ouest du Canada.

Je crois que deux ans constitueraient une période un peu courte pour procéder à ce genre d'expérience. Je crois qu'il serait plus réaliste d'envisager une durée de trois ans, car je crois que cela prendrait au moins six mois pour lancer l'expérience avec toute la publicité nécessaire. Je crois qu'il faudrait un bon deux ans pour évaluer le progrès accompli, mais je crois qu'après une période de trois ans, le Pacifique-Canadien serait en mesure, soit de prouver soit d'infirmer les théories que nous assayons de mettre de l'avant aujourd'hui; on saurait alors s'il y a ou non dans l'ouest du Canada une demande réelle pour un transport ferroviaire.

Je crois que nous devrions être réalistes. Je crois que nous devrions être raisonnables à ce sujet. Je crois que le public canadien d'aujourd'hui, spécialement les gens de l'ouest du Canada, n'ont pas eu l'opportunité de faire l'essai de la meilleure forme de transport ferroviaire. Le genre de transport ferroviaire dont nous avons fait l'expérience au cours des dernières années n'était pas très susceptible d'encourager le support du public en général.

M. SALTSMAN: Vous donneriez au public une partie de la responsabilité pour la continuation ou le maintien d'un service de passagers?

M. SNYDER: Il appartiendrait au public de décider et je crois qu'il doit en être ainsi.

M. ROCK: Monsieur Snyder, vous avez dit que par suite de l'augmentation future de la circulation sur les routes, il y aurait plus de gens dans les trains, que plus de gens voyageraient par train. Cela n'est pas du tout logique monsieur Snyder, car s'il y a plus de gens et de circulation sur les routes, il y aura par conséquent moins de ces gens qui voyageront par train. Et cependant, vous dites que parce qu'à l'avenir il y aura plus de monde sur les routes, ils reviendront aux trains. Cela n'est pas logique. Vous attendez-vous à une importante augmentation de la population dans votre province pour que cela se réalise un jour? Cela n'est pas logique du tout d'après moi monsieur Snyder.

M. SNYDER: Je crois monsieur le président et membres du Comité, qu'à mesure que notre société devient plus prospère, il y a plus de gens qui

conduisent des automobiles de temps en temps entre des endroits locaux et sur de plus longues distances. Ce que je veux dire est que si vous fournissez à ces gens un service ferroviaire de transport adéquat, cela en attirera un certain nombre qui voyageraient normalement par la route et les mettra en mesure d'utiliser le transport ferroviaire au lieu de voyager par la route.

M. ROCK: Vous vous attendez à ce que plus de gens voyagent par la route.

M. SNYDER: Je prévois moi-même que c'est ce qui se produira en pratique et c'est précisément ce que j'essayais de vous faire comprendre.

M. ROCK: Monsieur Snyder, lorsque le *Dominion* est entré en service—je crois que c'était même avant le *Canadian*—il y avait toutes les commodités à bord et les gens ont quand même cessé de l'utiliser. Le Pacifique-Canadien a mis en service un nouveau train, le *Canadian*, un des plus modernes au monde. A présent, la plupart des gens préfèrent prendre le *Canadian* plutôt que le *Dominion*, et en général la plupart des gens ont cessé d'utiliser le *Dominion*, et c'est un fait pour les voyages de longue distance. Maintenant vous dites que vous prévoyez qu'il y aura plus de monde sur les routes et cependant vous semblez avoir espoir que magiquement, les gens reviendront quand même au transport par trains.

M. SNYDER: Il n'y a rien de magique dans tout cela. Le Canadien-National a fait de la publicité; ils ont démontré avec statistiques à l'appui, et non par imagination ou par magie, que le service ferroviaire de passagers du Canadien-National s'était grandement développé. Il ne s'agit pas d'imagination.

M. ROCK: Oui, j'y arrivais. En fait, vous avez fait allusion à la région entre Montréal et Toronto. Alors entre Montréal et Toronto, si vous tenez compte de l'augmentation de la population dans ces deux villes, vous constaterez qu'un plus grand nombre de personnes y habitent que dans toute votre province.

M. SNYDER: Vous semblez avoir oublié que sont situées dans cette province les troisième et quatrième villes les plus florissantes de tout le Canada. Peut-être aviez-vous oublié que Saskatoon et Regina sont les troisième et quatrième villes les plus florissantes de tout le Canada. C'est une chose qui n'est peut-être pas très connue mais c'est néanmoins un fait.

M. ROCK: C'est bien possible; il n'en reste pas moins qu'étant donné mon opinion sur le sujet et les vues que vous avez exprimées, je n'arrive pas à comprendre votre façon de penser. Vous avez mentionné le fait qu'il y aurait plus de gens sur les routes...

M. SNYDER: Je voudrais vous expliquer plus clairement mon idée, si vous le permettez. Une des suggestions que j'ai faites est qu'avec le retour du genre de transport ferroviaire de passagers auquel nous croyons que la Saskatchewan et les provinces des Prairies sont en droit de s'attendre, cela aurait pour effet, j'imagine, qu'une fois de plus, le transport des marchandises se ferait par train comme il doit être fait normalement. Je suppose aussi qu'on transporterait de nouveau le courrier et les colis par train comme il se doit plutôt que de créer un encombrement additionnel de la route. Tout cela fait partie de l'avenir.

M. ROCK: Dans ce cas, la vitesse en elle-même n'entre pas du tout en ligne de compte; en d'autres mots, l'idée du voyage rapide par avion, la concurrence faite aux trains par les avions n'a rien à voir avec cette question? Vous ne croyez pas que si les trains circulaient plus vite, ils feraient concurrence aux avions et que peut-être ils retrouveraient la clientèle qu'ils avaient perdue. Cela ferait concurrence aux voyages par route et par avion.

M. SNYDER: Je ne puis contester votre argument, car je le crois valide. A mon avis, les trains à grande vitesse sont la solution au problème. Nous pouvons voyager de Regina à Saskatoon par le service d'automotrice du National Canadien et, si l'on tient compte du temps qu'il faut pour aller de l'aéroport au centre de la ville de Saskatoon, le voyage par automotrice se compare au voyage par avion. A mon avis, cela est un argument probant.

M. ROCK: Quel est votre avis alors au sujet des contrats syndicaux, des relations ouvrières entre le chemin de fer et les syndicats? Lorsqu'une compagnie de chemin de fer songe à inaugurer un service de trains rapides, les préposés aux trains, les mécaniciens en particulier, veulent toucher le même salaire quoiqu'ils parcourent le même distance deux fois aussi vite.

M. SNYDER: Vous oubliez un autre aspect de la situation, c'est-à-dire que, dès le début, la Compagnie du Pacifique-Canadien s'adonnait à une entreprise de transport. La Compagnie du Pacifique-Canadien va exiger de moi le même montant pour voyager entre Moose Jaw et Calgary, que le parcours prenne trois heures ou six. La Compagnie transporte les gens à raison de tant du mille.

M. ROCK: C'est une opinion que j'aimerais que vous nous fassiez connaître. Estimez-vous que la Compagnie devrait être autorisée à réduire les prix chaque fois qu'elle le désire? Permettez-moi de m'exprimer d'une autre façon. Si, grâce à l'achat d'une certaine machine, ou à l'investissement d'une certaine somme d'argent dans un machine un fabricant peut produire, dans le même intervalle de temps, trois fois autant de marchandises pour un tiers du coût, croyez-vous que le préposé à la machine, qui faisait fonctionner la vieille machine auparavant, devrait maintenant toucher trois fois autant d'argent pour conduire cette nouvelle machine?

M. SNYDER: Je ne le crois pas mais, à mon avis, il devrait participer à l'augmentation de la productivité; je crois que c'est une vérité fondamentale.

M. MACEWAN: Une courte question. Monsieur Snyder, vous avez dit, sauf erreur, que la Compagnie du Pacifique-Canadien devrait jouir d'une période d'essai de deux ans afin d'améliorer son service; pourriez-vous nous fournir de plus amples détails? Songez-vous à un autre train transcontinental que le *Canadian,* ainsi qu'à un service de trains omnibus amélioré. Je veux parler de la région entre Moose-Jaw et d'autres secteurs.

M. SNYDER: Je disconviens de certains autres mémoires qu'on a déjà présentés et d'après lesquels un service d'automotrice suffit. Je ne crois pas qu'un service d'automotrice soit suffisant pour rendre les services dont nous avons besoin. Une des choses que j'ai mentionnées tantôt vise les services de la poste et des messageries qui empruntent maintenant les routes; étant donné que l'entretien des routes émarge au trésor public, cela pose un problème. Je crois, en outre, que les marchandises, la poste et les messageries devraient emprunter les chemins de fer comme autrefois, car c'est le moyen de transport tout indiqué. Je crois aussi qu'un second train transcontinental desservant d'une façon raisonnable les agglomérations à une heure différente du jour, qui viendrait s'ajouter au *Canadian,* serait la solution du problème qui se pose de nos jours. Je ne crois pas qu'un service de navette ou d'automotrice répondra même de loin aux besoins ultérieurs des gens de l'Ouest du Canada.

M. MACEWAN: C'est-à-dire une combinaison des deux . . .

M. SNYDER: Oui.

M. CARON: A la page deux, vous avez mentionné le service de voyageurs à Moose-Jaw autrefois. Vous y avez cité plusieurs exemples. Je ne crois pas qu'il y avait de bonnes routes à cette époque. Depuis lors, le gouvernement provincial a aménagé ces routes et les gens semblent préférer emprunter ces routes. N'est-ce pas exact?

M. SNYDER: Oui, jusqu'à un certain point. Je crois que certaines tendances se produisent et pendant un certain nombre d'années, les gens ont délaissé le rail en faveur de l'auto; il se peut que nous approchions maintenant du point de saturation en ce qui concerne la circulation automobile. Je crois que les gens songent maintenant à un autre mode de transport. A mon avis, ils aimeraient trouver une méthode sûre de transport entre les centres principaux de l'Ouest canadien; surtout entre Calgary et Winnipeg. Je suis certain que la plupart des gens qui voyagent entre ces deux endroits dans de petites voitures feraient un voyage à meilleur compte et plus confortable dans le train où ils pourraient se détendre et lire, ou s'occuper d'autres façons.

M. CARON: Ayant fait un voyage par autobus dernièrement, j'ai constaté que le gouvernement avait doublé la largeur des routes; c'est pour aider les automobilistes à éviter les accidents. Ne croyez-vous pas que cela dissuadera les gens de revenir aux voyages par train?

M. SNYDER: Non, je ne le crois pas. A mon avis, il y a un point d'où il n'est plus possible de rebrousser chemin. On ne peut pas aménager des routes d'une largeur ou d'un nombre de voies infinis. Il y a un point de saturation où il devient extrêmement coûteux d'aménager ces grandes routes au coût de plusieurs millions de dollars, et je crois que lorsque le public se rendra compte que les chemins de fer fournissent ce genre de transport, il en profitera davantage. Si le service est insuffisant, bien entendu, il n'y recourra pas. Il continuera à voyager par route et à aggraver le problème en ce qui concerne la circulation routière.

M. CARON: Vous avez dit qu'il en coûtera beaucoup d'argent; mais il en coûte beaucoup d'argent aussi pour maintenir les chemins de fer Nationaux du Canada et du Pacifique-Canadien. Il nous faut leur verser des subventions; sinon, il y a danger qu'ils disparaissent complètement. Ces frais émargent au trésor public également. Savez-vous combien de gens empruntent les automotrices?

M. SNYDER: Le service d'automotrice que je connais le mieux, celui que j'emprunte à l'occasion, c'est celui qui fait la navette entre Regina et Saskatoon. Il est très achalandé. Il se compare au voyage par avion, mais il coûte bien meilleur marché; beaucoup de gens empruntent ce service entre Saskatoon et Regina, nos deux centres les plus populeux.

M. CARON: Qu'en est-il des autres services d'automotrice?

M. SNYDER: Je n'ai pas eu l'occasion d'emprunter les autres services d'automotrice; je ne pourrais vous donner des renseignements tant soit peu exacts.

M. CARON: Hier ou avant-hier, on nous a dit que parfois il n'y a que trois ou sept personnes dans la voiture; s'il n'y a pas plus de voyageurs que cela, ce n'est pas là une entreprise rentable.

M. SNYDER: Il n'en est pas ainsi; monsieur le président, messieurs les membres du comité, je ne saurais commenter la question, car j'ignore ce qui se passe à l'égard des autres services d'automotrice; je ne suis au courant que de celui qui va de Regina à Saskatoon.

M. CANTELON: M. Snyder a dit qu'un autre train améliorerait la livraison du courrier; cette observation m'a intéressé. C'est la première fois, je crois, qu'on a fait mention de cette question. Croyez-vous réellement que les autorités du ministère des Postes utiliseraient ce train, car elles utilisent maintenant les autobus parce que leurs horaires sont plus commodes que ceux des trains?

M. SNYDER: Il n'en a pas été ainsi l'hiver dernier, qui a été très rude, lorsqu'il y a eu plusieurs fortes tempêtes de neige en février et que le courrier n'a pu être livré. Je sais que c'est l'exception et non pas la règle, mais si les chemins de fer offraient un tarif attrayant—je crois comprendre que les camions livrent le courrier à forfait—et je crois qu'ils le pourraient, alors je suis convaincu qu'on n'aurait aucune difficulté à faire transporter le courrier par chemin de fer. Je me borne à faire des conjectures pour le moment, car je ne puis l'affirmer.

M. CANTELON: En effet, car je mets en doute vos assertions. A mon avis, le régime actuel fournit un service presque idéal aux endroits ruraux; il permet de livrer le courrier et de cueillir les lettres mises à la poste d'une façon presque idéale.

M. SNYDER: Le courrier destiné aux endroits reculés est transporté par camion depuis plusieurs années. Il ne s'agit pas d'une innovation. Mais ce à quoi je songe, c'est les voyages dans les endroits plus densément peuplés; autrefois, on empruntait beaucoup plus les chemins de fer que de nos jours.

M. CANTELON: Je ne veux pas accaparer le temps du comité, car le temps presse, mais j'aimerais à demander un autre renseignement. Or, ce magnifique service d'automotrice fait la navette entre cet endroit et Saskatoon. Savez-vous si ces automotrices transportent du courrier?

M. SNYDER: Je n'en suis pas sûr; je crois, cependant, qu'elles en transportent.

M. CARTER: Une brève question. Au bas de la page quatre, on vous fait dire: «Les chemins de fer sont en mesure de faire ressortir que les voyages par trains offrent moins de danger que certains autres modes de locomotion.» Pouvez-vous fournir au comité quelques données statistiques indiquant que les voyages par chemin de fer sont plus sûrs que les voyages par avions?

M. SNYDER: Non; mais je crois qu'on est généralement d'accord à ce sujet; encore une fois, j'aurais de la difficulté à produire des données statistiques au pied levé afin d'étayer mon affirmation. Je crois fermement, cependant, que tel est le cas. A mon avis, le nombre de pertes de vie ou le nombre d'accidents mettant en jeu des trains de voyageurs a été si peu nombreux par mille-voyageur ces dernières années qu'il est à peu près nul. Or, un seul accident d'avion pose un grave problème en ce qui concerne la sécurité.

M. CARTER: Les renseignements que j'ai obtenus indiquent que pour ce qui est du nombre de milles-voyageurs, les voyages aériens sont encore plus sûrs que les voyages par chemin de fer.

M. SNYDER: C'est vous qui le dites et non pas moi; je parlais en particulier de la circulation routière.

M. CARTER: Comparativement à d'autres modes de locomotion, y compris le transport aérien.

M. SNYDER: C'est juste. Je parlais surtout de la circulation routière plutôt que des voyages aériens, car je n'ai pas de données statistiques à cet égard. Vous conviendrez, j'en suis sûr, que si vous tenez compte du nombre de milles parcourus par les voitures sur les grandes routes, les voyages par chemin de fer sont beaucoup plus sûrs et moins risqués que les voyages par automobiles de tourisme.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, c'est tout; je vous remercie, monsieur Snyder, de votre présence ici.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Une question, monsieur le président. Cet après-midi, quelqu'un a mentionné les priorités en ce qui concerne les voyages par chemin de fer. Or, monsieur Snyder, vu l'essor de votre province, les quantités de céréales, de potasse et d'autres marchandises qu'il faut transporter, et vu l'expansion industrielle qui se produit, vous avez besoin de beaucoup de wagons marchandises, n'est-ce pas?

M. SNYDER: C'est juste.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Estimez-vous que les lignes de chemin de fer actuelles pourraient répondre à ce trafic accru?

M. SNYDER: Eh bien, monsieur Howe, si vous pouvez rattacher vos observations au service de voyageurs, allez-y.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): C'est ce que je vais faire, car, en somme, nous parlons d'accroître le service de voyageurs, de faire transporter le courrier et les marchandises par chemin de fer et d'accroître le nombre de trains; croyez-vous que l'unique ligne principale suffirait au trafic-voyageurs et au trafic-marchandises accrus dans cette province en plein essor?

M. SNYDER: J'en suis sûr. Pour vous donner une idée du trafic transporté par la ligne principale du Pacifique-Canadien, j'aimerais à vous signaler que des trains comprenant 150 wagons ne sont pas rares de nos jours, tandis qu'il y a quinze ans, un train de 34 wagons était plutôt la règle. Par conséquent, un seul convoi comprend en totalité cinq trains ordinaires; le contrôle centralisé de la circulation est tel que les trains se croisent pendant la nuit et ni l'un ni l'autre n'arrêtent. L'un emprunte la voie d'évitement, tandis que l'autre continue sur la ligne principale. Pour ce qui est du nombre de trains, vous pourriez le tripler sans difficulté. Cela ne pose aucun problème.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Sans être spécialiste en la matière, je doute que vous puissiez tripler le nombre de trains sans accroître les risques sur ces lignes.

M. SNYDER: Oh je ne crois pas. Je crois que l'exploitation est très efficace et que les préposés à la manœuvre des trains sont très compétents.

Le PRÉSIDENT: Vous prétendez que tous ces trains, y compris les trains de marchandises, pourraient rouler dans les deux sens sur une seule voie?

M. SNYDER: Bien sûr. Souvent, cinq ou six trains par jour seulement empruntent la ligne. Ce nombre pourrait être triplé sans aucun inconvénient.

M. CANTELON: Il y avait autrefois une ligne double vers l'Est, mais dès qu'on eut installé un service de signalisation moderne, on a enlevé une paire de rails.

M. SNYDER: Puis on a triplé ou quadruplé la longueur des trains. On n'a donc pas accru la circulation ni les risques.

Le PRÉSIDENT: Eh bien merci, monsieur Snyder, de vos aimables observations. Merci beaucoup.

J'ai maintenant un mémoire de M. E.A. Blakeney, M.P.P., de Regina-Ouest, au nom de Mme Marjorie Cooper, M.P.P., de Regina-Ouest, M. E.C. Whelan, M.P.P., de Regina-Nord, M. H.H.P. Baker, M.P.P. de Regina-Est, M. W. E. Smishuk, M.P.P. de Regina-Est, et M. Blakeney, M.P.P. de Regina-Ouest, lui-même.

M. A. E. BLAKENEY (M.P.P.): Eh bien, monsieur le président et messieurs, comme le président vient de le signaler, je présente ce mémoire au nom de Mme Cooper, la dame assise dans le rangée du fond qui a rehaussé notre réunion par sa présence aujourd'hui, de M. Whelan, qui vous a été présenté au souper, du maire Baker, que vous avez entendu plus tôt aujourd'hui au nom de la ville de Regina, et de M. Smishek, qui ne peut être des nôtres aujourd'hui. En tant que représentants de la ville de Regina à l'Assemblée législative, nous accueillerons avec plaisir votre comité. La ville est la capitale de la Saskatchewan, et le principal centre commerçant et industriel, ainsi que le principal centre de service du Sud de la Saskatchewan. Ces vingt dernières années, la population de Regina a plus que doublé, passant de 60,000 âmes, il y a vingt ans, à quelque 130,000 aujourd'hui.

Par le passé, Regina constituait un important centre d'opérations de transport de voyageurs du Pacifique-Canadien. Les opérations sur la ligne principale comprenaient les deux trains transcontinentaux dont nous avons entendu beaucoup parler, un bon service de nuit jusqu'à Winnipeg et des services omnibus jusqu'à Moose-Jaw. L'exploitation des embranchements comprenait deux trains vers Saskatoon, un de jour, l'autre de nuit, un train allant à Prince-Albert, un à Melfort, ainsi qu'un service de trains omnibus empruntant une voie juste au nord de la vallée Qu'Appelle, ainsi qu'un service vers le Sud-est jusqu'à Stoughton, Arcola, Carlyle et certains points du Manitoba, avec correspondance pour Weyburn.

Au cours des ans, un par un les trains empruntant les embranchements ont été retirés si bien qu'aujourd'hui le Pacifique-Canadien ne compte pas un seul train empruntant un embranchement à partir de Regina. Au cours de cette période, les services de trains omnibus vers Moose-Jaw ont aussi été réduits et, finalement, retirés comme vous l'avez appris ce matin. Puis le train de nuit allant à Winnipeg a été annulé également et, tout dernièrement, le *Dominion* a été annulé.

On a prétendu que pour plusieurs motifs, l'exploitation des embranchements n'était pas rentable et n'était plus essentielle. Mais, pendant longtemps, on a prétendu aussi que les services de la ligne principale seraient maintenus intégralement. Ces dernières années, on a démontré que cette affirmation était fausse, alors qu'un service après l'autre ont été retirés de la ligne principale, si bien qu'aujourd'hui un seul train de voyageurs dessert Regina.

Cette situation était parfaitement prévisible. Apparemment, le Pacifique-Canadien n'a pas profité des leçons du passé. L'élimination des services d'embranchements ne pouvait manquer d'influer sur les opérations de la ligne principale. Un président du Pacifique-Canadien a exprimé cette opinion aux actionnaires de la Compagnie il y a bien des années, alors qu'il disait: «Si vous n'aviez pas terminé l'aménagement de votre ligne principale à travers le continent, votre entreprise aurait été ruinée il y a longtemps ou, en mettant les choses au mieux, elle aurait fonctionné comme une simple annexe souffreteuse du Grand-Tronc. Comme un corps sans bras, elle aurait été tributaire de la charité d'un voisin qui, dans son propre intérêt, devrait l'affamer.»

Nous désirons diviser en deux phases la discussion portant sur le service de voyageurs présent et futur. En premier lieu, les opérations sur la ligne principale; puis, les embranchements et les services généraux de transport provinciaux. Abordons d'abord les opérations sur la ligne principale; un train de voyageurs, le *Canadian* emprunte la voie principale du Pacifique-Canadien aujourd'hui. Et vous n'ignorez pas à quelle heure indue le train venant de l'Est arrive à Regina: à 5h.32 du matin, heure centrale. Quant au train venant de l'Ouest, il arrive à 3h. 40 du matin, heure centrale. Même le voyageur le plus enthousiaste ne prise guère voyager dans de telles circonstances. Rien d'étonnant que le chemin de fer perde des clients si c'est tout ce qu'il peut offrir. Certains témoins ont aussi soutenu que le service sur le *Dominion* était peu satisfaisant tandis qu'il fonctionnait, et je puis certainement me rallier à leur opinion. J'ai eu le malheur de voyager sur le *Dominion* l'automne dernier, et, comme tous ceux qui ont emprunté ce train le savent, il n'y avait pas de wagon-lit; il n'y avait rien à manger; il vous fallait dormir sur votre siège et toute l'attention qu'on vous portait c'était de vous déranger dans votre sommeil pour vous demander votre billet. C'était la façon dont le Pacifique-Canadien se souciait de votre confort.

Plusieurs points exigent d'être approfondis. Il y a sept villes de plus de 100,000 âmes de population sur la route du *Canadian* entre Toronto-Montréal et Vancouver. Regina est la seule de ces villes où le train arrive et d'où il part au beau milieu de la nuit.

D'aucuns diront que les wagons-lits sont détachés des deux trains à Regina. C'est peut-être utile, mais, pour certaines gens, cela veut dire qu'ils doivent passer plus de temps qu'il n'est nécessaire sur le train; d'autres ne peuvent payer les frais supplémentaires que cela représente et ils se privent d'utiliser le chemin de fer parce qu'ils ne peuvent se payer qu'un billet de voiture ordinaire.

Notre troisième argument, c'est qu'il y a beaucoup de voyageurs entre Regina et Calgary et entre Regina et Winnipeg. L'horaire actuel du *Canadian* ne convient certes pas à ce trafic; force est donc aux gens de chercher un autre mode de transport.

En quatrième lieu, beaucoup de voyageurs empruntent le chemin de fer entre Regina et d'autres endroits de la Saskatchewan situés sur la ligne principale du Pacifique-Canadien. L'horaire actuel du *Canadian* n'attirera certainement pas ce trafic. Il est à noter qu'en plus de Regina, les centres suivants se trouvent sur la ligne principale: Moose-Jaw avec 35,000 habitants, Swift-Current avec 13,500: les villes de Maple-Creek et de Moosomin avec 2,000 et 2,500 habitants; sept centres comptant entre 1,000 et 2,000 habitants; dix centres ayant une population de 350 à 650 et nombre d'autres centres moins populeux.

En outre, il y a d'autres centres situés près de la ligne principale, ainsi qu'une nombreuse population rurale. Nous avons besoin d'un bon service de trains omnibus. Il est vrai qu'il y a un service d'autobus le long de cette route, mais un bon service ferroviaire pourrait faire une forte concurrence aux autobus et pourrait attirer beaucoup de gens qui actuellement voyage par auto de tourisme.

En ce qui concerne la seconde rubrique de notre mémoire—les embranchements et les services de transport provinciaux en général—à l'heure actuelle, il n'y a qu'un seul autre service de voyageurs en partance de Regina; c'est l'automotrice du National-Canadien qui va à Saskatoon et à Prince-Albert. Sans aucun doute, les développements de l'après-guerre dans les voyages par automobile et par autobus ont exigé certains changements dans les opérations relatives au transport des voyageurs par les chemins de fer, mais la suppression complète de ces services ne saurait se motiver. La carte de la Saskatchewan qui accompagnait le présent mémoire, et que j'ai remise à votre secrétaire, mon-

sieur le président, révèle les circuits actuels de chemin de fer et d'autobus en exploitation. La simple existence des routes, bien entendu, ne veut rien dire quant à la qualité et à la suffisance du service. Cependant, il saute aux yeux qu'il y a en Saskatchewan un certain nombre de régions qui ne sont pas bien desservies par des moyens de transport quelconques. Dans certaines de ces régions, le Pacifique-Canadien pourrait faire un apport utile; dans d'autres régions, pourvu qu'un horaire convenable soit établi, il pourrait offrir une alternative utile. Nous engageons le Pacifique-Canadien à accroître ses opérations en ce qui concerne les trains omnibus dans deux régions générales; d'abord, les services dans les autres centres importants; il importe surtout d'inaugurer un service jusqu'à Saskatoon et Prince-Albert. Un itinéraire vers Saskatoon n'est pas desservi par des autobus. La route vers Prince-Albert desservirait la ville en plein essor de Lanigan, qui devient un centre d'exploitation de la potasse, ainsi que la ville de Humboldt. A partir de Lanigan et en se dirigeant vers le Nord, il n'y a pas de service d'autobus et, de Regina à Lanigan, un horaire convenable fournirait un second service très utile. De tels services aideraient sûrement les entreprises commerciales le long de la ligne principale.

En deuxième lieu: les services de trains omnibus sur les signes qui ne sont pas desservies par autobus, ou bien où un second choix serait utile. Pour qu'ils en vaillent la peine, ces services doivent soutenir la concurrence en matière de prix, doivent fournir un moyen de transport rapide et un confort raisonnable.

• (9.30 p.m.)

Monsieur le président, pourrais-je ouvrir une parenthèse afin de commenter certaines observations que nous avons entendues au cours de la journée, ainsi que les déclarations du président du Pacifique-Canadien qui ont paru dans les journaux. Je veux parler surtout du concept de la demande effective. Je dois admettre que la façon dont le concept de la demande effective est appliqué par le Pacifique-Canadien me préoccupe quelque peu; je trouve qu'il s'agit d'un concept difficile lorsqu'il ne s'applique qu'au transport des voyageurs, car tout système intégré de transport constitue, pour le moins, un semi-monopole et, à coup sûr, le Pacifique-Canadien détient un semi-monopole dans l'Ouest canadien. L'exploitation d'un tel système comporte l'obligation d'exécuter certaines entreprises non rentables. Pouvez-vous vous imaginer un système de transport municipal qui dirait:«Nous ne desservirons pas ce pâté de maison, car il n'est pas rentable; nous ne voulons pas desservir votre ville mais simplement les parcours rentables dans votre ville.» Les habitants de cette ville n'auraient cure d'un tel sysème. Ils diraient: «Si vous voulez vous charger de donner un service raisonnable à la ville, très bien, mais il vous faut accepter les inconvénients et non pas uniquement les avantages.

Or, il me semble que le Pacifique-Canadien soutient que non seulement chaque ligne, mais chaque catégorie de transport sur chaque ligne doit être rentable; voilà, à mon sens, un concept très difficile à accepter. Si le Pacifique-Canadien peut refuser de transporter les voyageurs sur la ligne principale parce que la demande effective est insuffisante, on peut raisonnablement supposer qu'il pourrait refuser de transporter les expéditions inférieures à une wagonnée sur la ligne principale, parce qu'il n'y a pas de demande effective ou bien qu'il ne transportera pas les tomates ou autres denrées. Il pourrait alors réduire le trafic jusqu'à ce qu'il réalise des bénéfices sur chaque ligne à l'égard de chaque catégorie de denrées, car il a déclaré que s'il ne peut réaliser de bénéfices, il n'y a pas de demande effective. A mon avis, un système de transport ne peut fonctionner de cette façon.

A mon avis, lorsque le Pacifique-Canadien a accepté l'obligation d'exploiter une ligne de chemin de fer, et étant donné qu'il ne serait pas rentable d'aménager une autre ligne contiguë à celle-là, alors la ligne principale du Pacifique-Canadien doit transporter tout le trafic qui peut raisonablement l'être. Évidemment, le mot «raisonnable» est difficile d'interprétation; cependant, je ne crois pas qu'on puisse refuser de transporter sur cette ligne toute catégorie de marchandises qui ne laisse pas un bénéfice et, selon l'expression même de la Compagnie, «pour laquelle il n'y a pas de demande effective». A mon avis, en retour de ce monopole, le chemin de fer a une obligation de rendre un service minimum sur toutes les lignes.

Quel est le niveau minimum acceptable de service, me demanderez-vous? Je répondrai qu'il incombe à notre comité et à la Commission des transports, ou peut-être à une autorité intégrée de transport, d'en décider, mais, bien sûr, nous avons une opinion bien arrêtée à cet égard.

Je reviens à mes moutons: le Pacifique-Canadien soutient depuis quelques années, lorsqu'il abandonne des services de voyageurs, qu'il honore l'esprit et la lettre des obligations qui lui incombent en vertu de sa charte de 1881. Les Canadiens refuseront d'accepter cette interprétation aussi superficielle; je n'exprime pas une opinion juridique, mais il n'en reste pas moins que le Pacifique-Canadien s'est engagé, pour bonne et valable cause et considération, à maintenir, exploiter et diriger à perpétuité le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Or, que signifie maintenir, exploiter et diriger le chemin de fer du Pacifique-Canadien? Eh bien, je vous dirai ce que cela ne signifie pas; cela ne veut pas dire maintenir l'existence du chemin de fer en tant que société. Si la Compagnie tient une réunion des actionnaires tous les ans, cela ne signifie pas qu'elle se conforme à ses obligations; par conséquent, il y a plus que le maintien de la Compagnie en jeu. Alors de quoi s'agit-il? Mettons qu'en 1885 le Pacifique-Canadien serait venu et aurait dit: «Nous allons réduire le service des voyageurs sur la ligne principale» Croyez-vous un seul instant que cela aurait été une façon acceptable pour la Compagnie d'honorer ses obligations? Ne croyez-vous pas qu'on aurait soutenu qu'il s'agissait là d'un manque à ses engagements d'après lesquels elle devait maintenir, exploiter et diriger le chemin de fer du Pacifique-Canadien? Je crois qu'on aurait tenu une telle initiative pour un manque de parole.

Vous direz peut-être que les circonstances ont évolué depuis 1885. Eh bien, il incombe au Pacifique-Canadien de nous dire quand et dans quelle mesure ce changement s'est produit. Il semble vouloir affirmer que pour maintenir, exploiter et diriger efficacement le chemin de fer du Pacifique-Canadien, rien ne l'oblige à maintenir un niveau particulier de service à l'intention des voyageurs. Cette obligation lui incombait sûrement par le passé et c'est à lui de nous démontrer quand il en a été libéré. En outre, je puis affirmer que le service de voyageurs du chemin de fer du Pacifique-Canadien n'a pas toujours réalisé des bénéfices. Je ne crois pas qu'il fut rentable au début, mais je me trompe peut-être. A mon avis, si la Compagnie avait tenté, au début, de se libérer des services de transport de voyageurs et avait pu démontrer qu'elle ne réalisait pas de bénéfices à cet égard, on aurait quand même soutenu qu'il s'agissait d'un manque de parole et si le Pacifique-Canadien veut ergoter sur des points de droit, alors il doit tenir compte des termes du contrat de 1881, car c'est de cette façon qu'on interprète un document d'ordre juridique. Quel était le sens de l'engagement pris par les parties? S'ils veulent laisser de côté l'argument légal et passer à l'argument moral, je prétends que

quiconque possède le degré de monopole que possède le Pacifique-Canadien est dans l'obligation de maintenir à un niveau acceptable le transport des passagers, et je retourne au point que je soulevais plus tôt.

Monsieur le président, il a été prouvé dans plusieurs endroits que le transport des passagers peut se faire sur une base économique, et je suis d'avis que le Pacifique-Canadien est dans l'obligation de fournir des moyens satisfaisants pour le transport des marchandises et des gens. Nous exhortons notre Comité de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que le P.-C. est à la hauteur de ses obligations. Tout ceci, monsieur le président, est respectueusement soumis par les cinq M.A.L.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup.

M. O'KEEFE: Monsieur Blakeney, accepteriez-vous le principe fondamental que ce n'est que justice qu'un consommateur devrait payer pour ce qu'il utilise?

M. BLAKENEY: Si vous demandez si j'accepte en fonction des moyens de transport—

M. O'KEEFE: Je demande avant tout si vous acceptez le principe fondamental.

M. BLAKENEY: Je pense que je ne peux pas faire cette déclaration en général. Je serai d'accord que—

M. O'KEEFE: Êtes-vous en désaccord avec ce principe?

M. BLAKENEY: Oh mon Dieu oui: je ne suis pas d'accord en matière d'éducation, je ne suis pas d'accord en matière de santé et je ne suis pas d'accord en matière de bien-être social, et je ne suis pas d'accord dans toute une série de domaines de la vie.

M. O'KEEFE: Qu'un consommateur ne doive pas payer pour ce qu'il consume?

M. BLAKENEY: C'est juste. Je ne suis pas d'accord avec cela en matière d'éducation, par exemple, monsieur.

M. O'KEEFE: Je ne discuterai pas avec vous de cela monsieur Blakeney parce que je pense que vous avez en partie raison. Il y a juste une autre question. Lorsque vous employez le mot «transcontinental» et vous l'avez entendu ici un bon nombre de fois, qu'entendez-vous, de la Colombie-Britannique à où?

M. BLAKENEY: Eh bien, j'ai grandi en Nouvelle-Écosse, et je sais que vous êtes de Terre-Neuve, alors je ferai mieux de dire de Saint-Jean à Victoria.

Le PRÉSIDENT: Avant de continuer avec les questions, une carte qui fait partie de ce mémoire nous a été remise et je voudrais demander qu'une proposition soit faite pour qu'elle soit imprimée à la fin du mémoire que monsieur Blakeney nous a présenté. Proposée par monsieur O'Keefe, soutenue par monsieur Olson.

Proposition approuvée.

M. BALLARD: Monsieur Blakeney, j'ai été intéressé par la description que vous avez donnée de l'obligation d'un réseau de transport comme le P.-C. d'exploiter son entreprise, et particulièrement quelques-unes de ses lignes, même si ces lignes représentent des facteurs non rémunérateurs dans son réseau. Je crois que vous avez aussi dit que quelques-unes des phases de son entreprise devraient être offertes ou fournies malgré qu'elles ne soient pas rémunératrices. Mais j'ai été spécialement intéressé par le fait que vous ayez dit que la compagnie, le P.-C., est dans l'obligation d'exploiter—c'est bien, vous n'avez pas dit le P.-C., vous avez dit une compagnie de transport—est dans l'obligation de prendre l'amer avec le meilleur, si vous voulez employer cette

expression. Maintenant, la question que j'ai pour vous est celle-ci: Pensez-vous que ceci s'applique aussi aux lignes d'autobus là où il y a, par exemple, un monopole?

M. BLAKENEY: La réponse est: oui, monsieur.

M. BALLARD: Alors, je remarque dans votre mémoire, à la page 5, que vous indiquez qu'il y a une route de Regina à Saskatoon, via Colonsay, qui n'est pas desservie par un autobus, et de Lanigan-Nord, il n'y a pas d'autre service d'autobus. Étant donné que le gouvernement de la Saskatchewan s'occupe d'entreprises d'exploitation d'autobus, pouvez-vous nous donner la raison pour laquelle le gouvernement de la Saskatchewan n'a pas établi des lignes d'autobus sur ces deux routes?

M. BLAKENEY: Eh bien, je ne peux vous donner la raison pour laquelle cela n'a pas été fait durant les deux dernières années, monsieur Ballard, mais antérieurement à cela, le principe que suivait la Saskatchewan Transportation Company pour décider si elle devait exploiter une ligne d'autobus était de savoir si la ligne couvrirait ses dépenses directes d'exploitation. Si elle couvrait ses frais directs d'exploitation, nous l'exploitions même si elle ne contribuait pas aux coûts d'immobilisation. Maintenant, en admettant la difficulté qu'il y a à toujours séparer ce qui représente les coût fixes, selon que vous faites une analyse à court terme ou une analyse à long terme, il y a ici une question de jugement, mais à tout prendre, la question était de savoir si elle couvrait ses frais marginaux. Si elle les couvrait, nous l'exploitions, et si elle ne les couvrait pas, nous ne l'exploitions pas à moins qu'il n'y eût des raisons plutôt d'une importance extrême pour que nous le fassions; et nous en exploitions quelques-unes sur une base extrême parce qu'elles étaient dans des régions septentrionales où il n'y avait en pratique pas d'autre moyens de transport.

M. BALLARD: Vous dites alors réellement qu'une ligne d'autobus ou de chemin de fer qui couvre ces coûts variables mais qui ne couvre pas tous les frais est une unité non économique. Est-ce là votre définition d'une unité non économique?

M. BLAKENEY: Eh bien, elle serait certainement non économique si elle ne fournissait quelque contribution aux frais fixes, mais je ne dirai pas qu'elle devrait faire sa part entière, je ne suis pas certain de ce qu'une part entière est.

M. BALLARD: Eh bien alors, seriez-vous d'accord si le P.-C. suspendait une ligne si elle ne peut recouvrer plus que ses frais variables?

M. BLAKENEY: Je crois, à tout prendre, que je le serai, si cela pouvait être fermement établi; mais, bien entendu, la responsabilité lui incombe. Dans le cas du P.-C., il a une obligation supplémentaire, parce qu'il a été payé pour l'exploitation de lignes non économiques lorsqu'il a construit le chemin de fer, et la Saskatchewan Transportation Company n'a reçu aucune subvention du gouvernement pour exploiter des lignes qui étaient considérées comme non économiques.

M. BALLARD: La Commission de transport de la Saskatchewan n'a jamais reçu de subvention du gouvernement provincial.

M. BLAKENEY: Eh bien, elle n'a pas reçu de subvention de la nature de celle qui a été accordée au P.-C. Elle n'a jamais reçu de subvention, excepté seulement qu'elle n'a pas rapporté convenablement sur le capital investi, mais si vous...

M. BALLARD: Je parle de subventions.

M. BLAKENEY: Très bien, je ne dispute pas cela.

M. BALLARD: J'essaye, monsieur Blakeney, d'avoir une image claire de ce que vous voulez dire par unité non économique, et de l'obligation du gouvernement, dont vous êtes un membre.

M. BLAKENEY: Non, je regrette beaucoup, je dois décliner cet honneur.

M. BALLARD: Bien, en tant qu'un membre de l'opposition à l'autre j'essaye de comprendre comment dans votre esprit vous pouvez justifier le fait que le P.-C. exploite des unités non économiques alors que le gouvernement de la législature, dont vous êtes un membre, n'est pas prêt à exploiter des lignes d'autobus non économiques.

M. BLAKENEY: Eh bien, maintenant, laissez-moi exposer la question ainsi: Si le P.-C. peut prouver que ces lignes de chemin de fer sont non économiques après qu'il aura crédité tous les profits provenant de ces lignes, tous les profits résultant des subventions qu'il a reçues pour construire ses lignes de chemin de fer, et s'il peut prouver après avoir pleinement crédité tout cela, que ces choses sont non économiques, alors je serai prêt à ce stade à être d'accord, qu'à moins d'un intérêt national de la plus haute importance, il devrait abandonner le service. L'objection que j'ai toujours faite contre le P.-C. est le fait que d'abord, les problèmes de comptabilité sont très, très grands, et je ne dis rien, messieurs, qui ne soit entièrement connu de vous; mais lorsque l'affaire des passagers ne représente que les sept pour cent du revenu brut d'une compagnie de chemin de fer, cette compagnie ou toute autre entreprise, dans toute entreprise dans laquelle j'avais un intérêt, si vous me demandez d'évaluer ou de faire l'analyse du coût d'un segment de l'entreprise qui représentait seulement les 7 p. cent de la valeur brute, je pourrais représenter cela de la façon que je le voudrais, parce qu'il y a justement assez de problèmes dans l'affectation des frais, mais ceci est une déclaration banale à un groupe comme vous autres. Si nous étions d'accord sur l'affectation des frais, alors si le chemin de fer créditait tous les profits provenant des ressources qu'il a obtenues pour construire la ligne, à ce stade, je crois que nous serions prêts à dire que s'il perd de l'argent, nous devrions alors considérer l'intérêt national de grande importance, et ensuite nous devrions considérer une subvention nationale, si nous voulons lui demander de l'exploiter.

M. BALLARD: Je ne crois pas pourtant que c'est ce que vous avez dit. Vous étiez d'accord sur le fait que si une ligne n'était pas économique, le P.-C. ou le gouvernement devraient être autorisés à la suspendre.

M. BLAKENEY: Non économique, mais ce n'est pas au P.-C. de nous dire que sa compagnie de chemin de fer coûte ce qu'il dit qu'elle coûte, lorsqu'il reçoit 25 millions d'acres de terre de côté, ou $25,000,000, ou quoi que ce soit. Les 25 millions d'acres de terre et les profits qui en proviennent doivent être déduits des frais si le P.-C. va utiliser cela comme base des frais.

M. BALLARD: Eh bien, je ne pense pas qu'un comptable serait d'accord avec vous de prendre en considération ces bonis originaux pour déterminer si une ligne est économique ou non.

M. BLAKENEY: Si nous parlons seulement des frais variables, vous pouvez avoir raison.

M. OLSON: Monsieur Blakeney, dans vos remarques, non dans votre mémoire, lorsque vous digressiez, vous avez essayé d'assimiler la responsabilité du P.-C. à celle d'un service d'autobus appartenant à une ville. Pensez-vous que cette assimilation soit valable?

M. BLAKENEY: Sur les points essentiels, c'est certainement une assimilation valable. Maintenant, j'ai peut-être manqué de m'expliquer clairement si je me

base sur une des remarques de monsieur Ballard. Je ne prétends pas nécessairement qu'il doive exploiter chaque embranchement, mais il n'abandonnera pas la ligne principale. Je dis seulement que lorsqu'il garde la ligne principale, il devrait offrir la gamme complète de service le long de la ligne principale. Je dirais que la ligne principale du P.-C. est raisonnablement équivalente à un réseau de transport urbain et que lui demander d'offrir un niveau de service raisonnablement convenable équivaut à demander à un réseau de transport civique d'offrir un niveau de service raisonnablement convenable dans toute la région urbaine.

M. OLSON: Oui, mais dans ce genre de service d'autobus appartenant à la ville, ou même par contrat, l'itinéraire serait formulé, et je suis content que vous ayez dit ce que vous avez mentionné dans votre dernière remarque parce que ceci, en fait, laisse ce qui est convenable ouvert à la décision, progressivement à mesure que les années passent, n'est-ce pas?

M. BLAKENEY: Je ne pense pas que nous puissions soutenir qu'il faille trois trains par jour ou quelque chose de semblable.

M. OLSON: Je pense que vous avez dit aussi que c'est au P.-C. qu'incombe l'obligation de nous dire quand les choses ont changé en ce qui a trait à la suspension, ou à la suspension partielle, d'un service. Je voudrais vous dire que le P.-C. nous a dit qu'il avait la ferme conviction que les choses avaient changé au point qu'en 1966 (en fait c'était le 20 août 1965) un second service transcontinental n'était plus nécessaire. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi vous répétez continuellement que c'est au P.-C. qu'incombait l'obligation de nous le dire, lorsque, en ce qui me concerne, il nous l'a déjà dit.

M. BLAKENEY: Je m'excuse, je n'ai clairement pas réussi à expliquer mon point de vue. J'ai utilisé un argument légal direct. Je disais que, légalement, lorsque le contrat était signé, exploiter une compagnie de chemin de fer voulait dire exploiter un service convenable de passagers. Voilà ce que ça voulait dire, et n'importe qui qui se tenait hors de la chambre où il a été signé aurait dit: «C'est ce que les parties ont voulu dire».

M. OLSON: Vous aurez à définir le mot «convenable»; c'est-à-dire ce qui est convenable contemporairement.

M. BLAKENEY: Oui, mais j'ai dit ensuite qu'à cette date il n'était pas entendu que convenable voulait dire «qui rapportait», parce que je ne pense pas que les services de passagers du P.-C. ont rapporté dès le début; et de là j'ai ensuite dit que c'était au P.-C. de nous montrer quand leur obligation légale a cessé.

M. OLSON: Monsieur Blakeney, je voudrais vous poser juste une autre question. Je me demande si nous pouvons laisser de côté pour un moment les obligations du P.-C. Je me demande si nous pouvons laisser de côté cette question de profits et d'économique embrouillée, et autre. Parlons du mot «demande». Pensez-vous qu'il y ait à présent une demande pour un service de chemin de fer pour passagers en plus de celle qui peut être satisfaite par un seul train transcontinental par jour dans chaque direction?

M. BLAKENEY: Oui, très nettement, je le pense. Je pense qu'il y a une demande, certainement pour un service local, à laquelle ne peut pas répondre le service transcontinental *Canadian*. Je n'ai pas d'hésitation à dire cela.

M. OLSON: Pour un service local?

M. BLAKENEY: C'est bien cela.

M. OLSON: Il y a deux services qui sont mentionnés.

M. BLAKENEY: Je ne me fais pas parfaitement comprendre. Je ne veux pas dire qu'il faut exclure un train transcontinental qui pourrait fournir un service local. Mon problème a découlé de ceci: quelques fois lorsque quelqu'un parle d'un autre train transcontinental, on dit qu'il parle en faveur d'un autre train allant de North Bay à Winnipeg. Je ne sais pas si nous avons besoin d'un autre train de North Bay à Winnipeg, et il se pourrait que la chose juste à faire est de faire circuler un train transcontinental du P.-C. de Montréal à Toronto; à Winnipeg, et deux trains transcontinentaux, ou appelez-les ce que vous voudrez, de Winnipeg à Vancouver.

M. OLSON: Savez-vous s'il y a des gens à Regina, en particulier, mais dans le sud de la Saskatchewan, en général, qui veulent aller dans l'est du Canada et dans l'ouest du Canada et qui n'arrivent pas à obtenir des places satisfaisantes?

M. BLAKENEY: Je voulais aller à Toronto en juillet dernier pour assister à un congrès politique. J'ai essayé durant des jours et des jours d'obtenir une place soit sur le *Canadian* soit sur le *Dominion*. J'aurais pris l'un ou l'autre; je voulais faire un bon voyage reposant. J'y ai renoncé et ai pris l'avion. N'importe qui à Regina peut vous raconter dix histoires de ce genre. En été vous ne pouvez pas monter dans les trains. Ceci aurait dû être bien connu, je pense.

Le PRÉSIDENT: Vous dites qu'en été ils ne peuvent pas monter dans les trains. Dites-moi ceci. Si ce Comité devait y revenir après ses audiences et en arriver à des conclusions, en supposant que le *Dominion* à toutes fins est mort. Supposons cela. Nous arrivons à la conclusion, après avoir examiné la preuve, qu'il n'y a pas une demande pressante pour le *Dominion* sur une base de douze mois, mais ils disent «mettez-le en service durant l'été», est-ce que cela serait une solution au trafic intense en ce qui concerne l'ouest du Canada, combiné avec le *Canadian*?

M. BLAKENEY: Je crois, et s'il était remplacé en hiver par un service omnibus de jour.

Le PRÉSIDENT: Oublions le service local pour le moment.

M. BLAKENEY: Je crois que cela pourrait bien être satisfaisant pour le service transcontinental, je le crois vraiment.

Le PRÉSIDENT: Commençons par le point de vue de la ville de Regina. C'est le point de vue que vous donnez réellement, en particulier.

M. BLAKENEY: C'est juste.

Le PRÉSIDENT: Le point de vue de la ville de Regina.

M. BLAKENEY: Je n'y avais pas pensé, et je suppose que cela dépend de ce que vous voulez dire par été. Vous savez, je ne veux pas être trop...

Le PRÉSIDENT: Bien, juin, juillet, août et septembre, ou quel qu'il soit.

M. BLAKENEY: Eh bien, je crois qu'à part le commerce de Noël qu'on manquerait, je crois que ça serait assez bien.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Si vous divisiez votre mémoire en deux: ligne principale et locale, la ligne locale présenterait alors un problème entièrement différent. Vous parlez des gens de la province de Saskatchewan.

M. BLAKENEY: C'est juste.

Le PRÉSIDENT: M. Hymmen.

M. HYMMEN: Je vais passer à l'orateur suivant.

M. ROCK: Il y a eu beaucoup de questions de posées, beaucoup d'entre elles étaient les mêmes. Je voudrais tout juste mettre au point une chose, monsieur Blakeney, en revenant à vos remarques sur le transport municipal. Vous avez mentionné avant, lorsque vous êtes sorti du sujet de votre mémoire, et que veut dire le P.-C. par demande effective? Maintenant, sûrement dans une municipalité, toute région d'expansion de la municipalité est convenablement planifiée par la municipalité; elle doit s'assurer que l'entrepreneur va construire une maison avant de fournir les services, soit l'eau et les égouts; et seulement lorsqu'il y aura une population suffisante, ce qui veut dire une demande effective, le service d'autobus sera établi; n'êtes-vous pas d'accord?

M. BLAKENEY: Ceci veut dire une demande.

M. ROCK: Ceci crée une demande effective.

M. BLAKENEY: Non, je ne concéderai pas cela pour une minute.

M. ROCK: Vous étiez d'accord avant cela qu'économiquement parlant vous iriez aussi loin en arrière pour aussi longtemps que cette ligne d'autobus ne perdrait pas de l'argent. Elle n'a pas à faire de l'argent, mais tant qu'elle n'en perd pas, c'est bien. Si elle perd de l'argent, elle ne devrait pas être là. C'est ce que vous avez dit avant.

M. BLAKENEY: Je m'excuse, vous télescopez deux de mes arguments.

Le PRÉSIDENT: C'est ce dont il m'accuse.

M. BLAKENEY: J'espère n'avoir pas dit cela relativement au transport municipal. Je dis que quiconque prend un monopole de transport municipal est dans l'obligation d'offrir un niveau de service raisonnablement convenable dans la région urbaine, et c'est cela. Certains d'entre eux perdront de l'argent et certains ne couvriront pas leurs frais directs, et c'est vraiment malheureux. Maintenant, je parlais...

M. ROCK: Vous voulez dire que dans votre province, dans une certaine région donnée, tout ce qu'ils ont à faire est de demander un autobus dans cette région, et ils doivent le leur donner, sans aucune étude quelle qu'elle soit dans ce cas...

M. BLAKENEY: Vous voulez étendre mon argument, mais je dirai ceci, que dans chaque région urbaine de la Saskatchewan où il y a un transport municipal, l'administration du transport municipal exploite des routes qui ne couvrent pas leurs frais directs. Je dirai cela.

M. ROCK: Eh bien, vous dites cela mais vous ne sentez pas que cette portion pourrait aider la route principale?

M. BLAKENEY: Je vous demande pardon.

M. ROCK: Cette portion pourrait aider la route principale.

M. BLAKENEY: Oui, peut-être.

M. ROCK: Elle la couvre d'une certaine façon.

M. BLAKENEY: Elle pourrait, mais elle ne pourrait pas.

Le PRÉSIDENT: Seriez-vous d'accord avec moi, monsieur Blakeney, que toutes les administrations de transit municipal, telles que celles qui appartiennent à la municipalité, doivent exploiter des lignes économiques autour de leur ville.

M. BLAKENEY: Des lignes non économiques.

Le PRÉSIDENT: Des lignes non économiques?

M. BLAKENEY: Oui, je suis d'accord. Je suis surpris d'entendre la proposition que la demande effective telle que définie par le P.-C. serait...

Le PRÉSIDENT: J'essaye de trouver comment vous mettez en corrélation cela avec le service de passagers de la ligne de chemin de fer. C'est là qu'est la difficulté.

M. REID: Qui n'est pas dans une position de monopole.

Le PRÉSIDENT: C'est juste. Pardon?

M. REID: Qui n'est pas dans une position de monopole. Votre argument, vos analyses sont valables en ce qui concerne le chemin de fer en autant qu'il est le seul producteur de services de passagers, mais dans ce cas, le cas de Régina, le cas de Moose Jaw, nous avons un service d'autobus, nous avons des automobiles, et nous avons le transport aérien, par conséquent il me semble que votre argument tombe.

M. BLAKENEY: Bien entendu, n'oubliez pas que tout service municipal de transport a...

M. REID: C'est un monopole absolu.

M. BLAKENEY: Et les automobiles et les taxis?

M. REID: Eh bien, certainement d'autres solutions.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Byrne est le dernier sur la liste des questions.

• (10.00 p.m.)

M. BYRNE: Cet après-midi, monsieur Baker a dit, et je constate qu'il est ici aussi, qu'à l'époque où le gouvernement essayait de faire construire un chemin de fer transcontinental, il y avait des intérêts financiers qui luttaient entre eux afin d'obtenir ce contrat. Avez-vous des faits historiques à ce sujet?

M. BLAKENEY: Je n'essaierai pas d'être d'accord ou en désaccord avec cela. Je sais que le gouvernement du Canada, je me rappelle que le gouvernement du Canada négociait avec deux groupes financiers différents, et je suppose que nous ne saurons jamais qui jouait le jeu du chat et de la souris et avec qui. C'est souvent écrit, et je vois le P.-C. l'écrivant invariablement, comme si le gouvernement du Canada l'avait absolument imploré de construire ce chemin de fer.

M. BYRNE: Êtes-vous au courant du fait qu'en 1878 le gouvernement a obtenu du parlement le pouvoir de s'approprier cent millions d'acres pour la construction de chemins de fer, mais apparemment à cette époque il n'y avait pas de preneur.

M. BLAKENEY: Cela se pourrait; comme je l'ai dit, je n'affirmerais pas, oui ou non, que le P.-C. était le seul sur les rangs et qu'il s'en est prévalu pour le construire, ou qui étaient les autres.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, monsieur Blakeney, je veux vous remercier pour votre mémoire et vos réponses aux questions. Je m'excuse de ce que les M.L.A. ont dû attendre aussi longtemps qu'ils l'on fait et que vous travaillez avec un refroidissement. J'espère que nous n'y avons pas ajouté.

M. BLAKENEY: Je vous remercie beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Notre dernier mémoire est présenté par M. Wm. C. Tufts au nom du parti progressiste conservateur de la Saskatchewan. M. Tufts est aussi assis ici depuis 9 h. 30 ce matin. Ce n'est pas que nous avons essayé de vous lasser, monsieur Tufts. Allez-y monsieur Tufts.

M. William C. TUFTS: Monsieur le président, membres du Comité, le seul avantage que je reconnaisse à donner un rapport à cette heure de la nuit, c'est que le parti conservateur aura le dernier mot.

Le PRÉSIDENT: Je pense que ça pourrait nous garder ici pour trois ou quatre heures, monsieur Tufts.

M. TUFTS: Je voudrais vous remercier de m'avoir donné cette occasion de présenter notre soumission et sûrement, en ce temps-ci où il y a un peu de désarroi à Ottawa, cela donne aux gens une certaine confiance de voir que vous êtes prêts à vous pencher sur nos intérêts et à nous prêter l'oreille. Et tous ceux qui habitent l'Ouest apprécieront certainement ce geste.

Quand on pense aux moyens de transport en Saskatchewan, on doit y penser par rapport à un certain contexte parce que nous, de la Saskatchewan, sommes enterrés au milieu d'un immense pays, et il est sûr que, plusieurs fois dans le passé, la seule chose qui nous a donné la force de continuer, c'est que nous étions reliés avec le reste du Canada par un réseau de communication. A ce moment-là, c'était le rail qui apportait la stabilité économique et la santé des autres régions du pays jusqu'à la Saskatchewan quand notre économie était au bord de la faillite. Nous gardions donc jalousement notre réseau national de chemin de fer, comme l'un de nos liens les plus forts et, ce qui le montre bien, c'est l'intérêt que vous constatez aujourd'hui par nombre de rapports et de personnes.

La clé du développement de la Saskatchewan, à cause de notre position géographique, dépend certainement d'un réseau national de communication adéquat, et les chemins de fer, quoiqu'on dise maintenant, ont joué un rôle important dans ce développement et jouent encore aujourd'hui un rôle énorme dans le développement de l'industrie de notre province. Je pense qu'on doit sans doute faire face à la direction du chemin de fer en montrant aux actionnaires un profit et qu'on doit éliminer les pertes. C'est pourquoi nous soumettons que les services qui n'étaient peut-être pas si profitables mais qui n'en étaient pas moins essentiels, soient restreints et abandonnés. Nous avons entendu beaucoup d'arguments et sur tous les tons pour montrer quel droit le P.-C. nous doit à nous, les gens, mais nous lui devons certainement des devoirs, et quand il a reçu des concessions par des subventions pour compenser ses pertes, il a le devoir de protéger et d'assurer le fonctionnement de ce service de chemin de fer. Pour cette raison, les membres de la Commission des transports doivent approuver, étudier la demande de cessation ou de rétrécissement des services. La Commission, dans sa décision, a dit qu'elle considérait si les pertes et les incommodités du public, conséquence de l'arrêt du service de passagers, pèseraient plus que le fardeau que devrait porter la compagnie en continuant le service. Si vous regardez les faits comme ils sont, ils ont envisagé les incommodités du public.

Cependant, nous soumettons que sans politique de transport national, ils en étaient réduits à juger chaque service, chaque ligne sur une base locale sans se demander si un tel service n'était pas important pour tout le système de transport au Canada. Comme vous réviserez leur décision, vous verrez que dans les premières décisions il y avait beaucoup plus de difficulté à admettre l'abandon d'un service de chemin de fer.

Dans ces dernières années, cela devint presque règle générale de permettre l'abandon d'un service à sa demande. Les chemins de fer abandonnèrent leurs services en masse et nous croyons que cela a apporté une situation critique, en Saskatchewan du moins, et que c'est cette situation qui est aujourd'hui devant vous.

La responsabilité de formuler une politique nationale incombe certainement au gouvernement central. Nous croyons, par exemple, qu'une ligne secondaire peut être considérée comme non économique si on la regarde seulement sur une base locale, mais économique cependant si on la considère comme composante de tout un réseau en tant qu'elle nourrit la circulation sur la ligne principale. Mais lorsque les demandes du P.-C. arrivent devant les membres de la Commission des transports, nous ne pouvons pas, localement, les révoquer. Et quand bien même on aurait essayé de mettre en doute certains prix que nous savions être trop élevés, on nous aurait répondu qu'ils n'étaient pas plus élevés que la moyenne nationale. Nous ne pouvons pas discuter de la moyenne nationale puisqu'elle a été acceptée par la Commission. Nous croyons que si les services sont tronqués, la circulation sur la ligne principale en souffre et quand la circulation sur cette ligne commence à décroître, les chemins de fer, au lieu de travailler à augmenter cette circulation, commence une nouvelle diminution des services en vue de sauver de l'argent, ce qui ne fait qu'agraver la situation.

Les chemins de fer, et sans doute beaucoup plus le P.-C., sont venus, j'en suis sûr, à la décision que, le public ne voulant plus ou n'ayant plus besoin d'un service compréhensif pour les passagers, il devaient commencer un retrait bien plannifié et systématique de leur commerce de passagers.

Je ne sais pas si nous allons suivre en accusant la compagnie de diminuer ses services ou seulement d'avoir décidé d'abandonner le service des passagers. Le véritable intérêt réside dans cette question: poursuivront-ils cette politique qui peut toucher le *Canadian* qui est maintenant le seul service? Notre parti croit que les Canadiens veulent et ont besoin d'un service national compréhensif de chemin de fer. Nous soumettons, comme la densité de la population augmente et que le niveau de vie monte, que le besoin de ce service augmentera et nous justifions cela en disant que nous pensons que plus de gens voudront alors prendre des vacances à l'Est et à l'Ouest et que, donc, le service pour les familles sera utilisé.

Nous soumettons aussi que, si le N.-C. augmente son système de transport pendant que le P.-C. le laisse tomber, que cela aura un effet discriminatoire sur le développement économique des différentes régions de la province selon qu'elles sont desservies par le N.-C. ou par le P.-C. Par exemple, nous savons que les gens de la région de Moose Jaw vont actuellement à Saskatoon et Regina pour utiliser les commodités du C.-N. plutôt que d'utiliser celles qu'offre le P.-C. à Moose Jaw. Ces abandons morceau par morceau démoralisent les employés de chemin de fer qui n'ont pas de sécurité pour le futur, ce qui, à son tour, a un effet nuisible sur les secteurs sociaux et économiques de certaines villes comme Moose Jaw où demeurent un grand nombre d'employés.

Nous avons aussi trouvé d'autres personnes qui, à cause de leur âge ou parce qu'elles ont une jeune famille et ne peuvent pas se payer une automobile neuve, se trouvent complètement isolées quand on raccourcit un service. En vue de répartir les avantages économiques et sociaux à toutes les régions du Canada desservies par la ligne de chemin de fer transcontinentale, et d'enlever cet effet démoralisant sur certains groupes, nous avons besoin d'une nationalisation immédiate de notre service national de chemin de fer. Nous soulignons toutefois que le problème n'en est pas seulement un de rationalisation de service de

chemin de fer, mais bien plutôt, un de rationalisation de notre système de transport national tout entier.

M. BOULANGER: Je m'excuse, monsieur le président; point d'ordre s'il vous plaît, je dois m'excuser, Je suis complètement perdu. Je sais ce que le mot rationalisation veut dire, mais maintenant j'ai bien peur de ne plus comprendre ce que vous entendez par: nous avons besoin d'une rationalisation immédiate de notre service de chemin de fer. Je ne comprends pas très bien, je m'excuse.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Boulanger, voudriez-vous attendre un peu pour l'explication de certains mots? Un moment s'il vous plaît; ce que je voudrais faire remarquer c'est que monsieur Boulanger pose une bonne question mais que le rapport est presque fini. Je pense qu'on pourrait y répondre dès qu'il aura pris fin.

M. OLSON: Monsieur le président, sur un point d'ordre, à Vancouver nous sommes d'accord pour dire que, si l'honorable membre a perdu le fil des idées parce qu'il n'a pas complètement compris le sens de certains mots anglais, et qu'il ne comprendrait pas ce qui suit, je suis sûr que nous sommes d'accord pour arrêter et pour avoir des explications jusqu'à ce que tout devienne clair et que nous puissions suivre le reste de l'exposé.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'accord avec vous, monsieur Olson. J'ai coupé pour aider. Il n'y a plus que deux paragraphes, et immédiatement après on expliquera tout à monsieur Boulanger. Laissez monsieur Tufts expliquer.

M. TUFTS: Plutôt qu'un abandon morceau par morceau, ce qui veut dire abandonner un service quelque part au pays, dans un cas, une autre partie dans un autre cas, et de ce fait, affecter tout le système de distribution principal, nous entendons par *rationalisation* un plan rationel de développement, opposé (c'est l'expression que nous avons utilisée) à un développement morceau par morceau. En d'autres termes, la rationalisation de ce développement est un abandon opposé à un autre abandon ou considéré comme lié à lui. C'est ce que nous voulons dire par rationalisation.

M. BOULANGER: C'est raisonnable, quoi.

M. TUFTS: C'est exact.

Nous croyons que si le comité ne regarde que le service du rail sans considérer les autres moyens de transport, le comité pourrait faire face au même problème que celui qui confrontait les membres de la Commission des Transports quand ils discutaient d'une demande d'abandon morceau par morceau. On a trop parlé de l'automobile par opposition au chemin fe fer, du chemin de fer par opposition à l'avion et enfin, pas assez à propos d'un plan visant à coordonner tous ces services pour le plus grand bien du pays en général.

Dans un pays comme le Canada, nous dépendons économiquement des côtes ouest et est, c'est ainsi qu'on le rapporte en Saskatchewan. Aussi, à cause de la densité de population plus grande en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec à titre d'exemples, nous devons considérer ces régions pour nos liens sociaux et culturels, exemple l'Expo-67, il est donc important que chaque tronçon de notre système de transport puisse faire sa part et nous croyons fermement que cela peut se faire à partir d'une base équitable.

Nous soumettons donc que nous ne pouvons considérer le service du rail sans considérer d'autres moyens de transport d'importance égale. En partant de telles considérations, on doit mettre sur pied une politique nationale de transport, et ceci est soumis au nom du Parti progressiste conservateur de la Saskatchewan. Je voudrais exprimer les regrets de notre chef M. Martin Pedersen, qui ne pouvait pas être présent aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup monsieur Tufts. Monsieur Hymmen...

M. HYMMEN: Monsieur Tufts, je vous félicite pour votre rapport, c'est le quatorzième que j'entends aujourd'hui, et, comme membre d'une parti politique, je suis très content de le faire. Maintenant, nous avons eu un bon nombre de discussions à partir des treize autres rapports en ce qui concerne cette situation particulière. Votre rapport est théorique et parle essentiellement de la rationalisation et non de la nationalisation, je pense, du problème du transport tout entier. Vous parlez dans votre rapport de l'importance des chemins de fer dans l'unification du Canada et je pense que ceux des membres du comité qui n'ont pas encore vu les grands espaces sont mieux placés pour se rendre compte de leur importance actuellement et dans l'avenir. Je n'ai qu'une question générale à poser. Dans un autre rapport on nous a parlé de cette Commission des Transports qui domine tout et de la politique nationale du transport. Voudriez-vous exposer les critères ou les grandes lignes qui devraient être utilisés dans la mise sur pied d'une politique.

M. TUFTS: Oui. Merci. Comme je l'ai dit, nous étions très contents d'avoir la chance de vous rencontrer ici. On a dit des choses dont nous n'avions pas connaissance dans le progrès du service, telles que cet avion géant dont on a parlé. Cependant nous croyons que la politique doit changer de temps en temps, et, dire à une compagnie *Vous continuerez à mettre en exploitation deux transcontinentaux* si les conditions ont changé ne serait pas juste, et sans doute, pas raisonnable. Mais on doit y penser et il est possible qu'un jour vienne où on devra dire encore, nous avons besoin de deux transcontinentaux, bien que j'en doute. Nous croyons seulement que la politique doit être faite tous les jours. La Commission des transports a siégé comme un corps judiciaire et Bud Olson a dit aujourdh'ui: pourrait-il être un corps administratif? Nous pensons qu'il devrait au moins y avoir un corps de conseillers, attaché aux membres de la Commission des transports par les membres du Parlement, qui sont en relation avec le peuple et qui connaissent ses besoins, et je crois qu'avec ce seul voyage, vous avez rendu un service que les membres de la Commission des transports n'ont pu rendre depuis qu'ils existent.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Olson.

M. OLSON: Monsieur le président, j'espère que je peux m'écarter de l'ordre pour trente secondes. De toute façon, je ne pense pas avoir le dernier mot. Vous avez dit en page 2 de votre rapport *Les chemins de fer, et plus particulièrement le P.-C. en sont arrivés à la conclusion que le public ne voulait plus ou n'avait plus besoin d'un service compréhensif pour les passagers, et ont commencé un retrait bien planifié et systématique de leur commerce de passagers.* C'est une opinion assez tranchée. Vous n'avez pas dit que, pour vous, les chemins de fer sont venus à cette décision. Je me demandais si vous pourriez nous dire comment vous aviez pu émettre une opinion si tranchée, et comment le P.-C. en était venu à cette décision et avait commencé cette diminution bien planifiée et systématique?

M. TUFTS: J'ai eu une discussion avec M. Green du CPR, qui était l'avoué en 1962, et il nous a conseillé de combattre le projet d'abandon du service de passagers dans le sud de la Saskatchewan. Nous aussi, avions senti le besoin d'une telle attitude. A ce moment-là il déclara que, en Saskatchewan ou dans l'ouest du Canada, dans moins de cinq ans, on se retrouverait avec un seul service transcontinental. Même en supposant que le CPR sait ce qu'il fait, il n'en reste pas moins qu'il est sûrement arrivé à la décision de retirer son service de passagers, puisque c'est ce qu'il a fait en Saskatchewan. Et plutôt que de l'accuser d'un abandon pièce à pièce, nous avons ajouté foi en son affirmation disant que cette idée d'abandon est un projet systématique et bien conçu.

M. OLSON: Pensez-vous qu'il est à peu près à date dans son projet?

M. TUFTS: Il semble que oui.

M. OLSON: Vous dites aussi à la page 3, que l'abandon pièce à pièce a eu un effet démoralisant sur les employés. Croyez-vous que cela ait pu avoir un effet sur l'attrait que peut offrir le service de passagers du CPR.

M. TUFTS: D'abord, cela a eu un effet sur notre ville et nous n'avons pu surmonter cette démoralisation malgré nos efforts. Oui, cela a sûrement eu des répercussions. Imaginez-vous que vous êtes un employé du CPR, (et là je vais aller au cœur du problème), vous ne savez pas si votre emploi va durer 2 mois, six mois ou un an. Je ne crois pas que cela puisse avoir d'autre effet que de vous démoraliser. C'est la conclusion à laquelle nous arrivons, je crois. Comme employés, vous ne pouvez prévoir votre avenir, mais comme membres du Parlement, vous devriez étudier le problème à cet effet.

M. OLSON: Eh bien, j'accepte votre opinion selon laquelle cela ait pu avoir un effet de découragement sur les employés, mais je vous demande ceci: même si les employés étaient démoralisés, cela a-t-il eu pour conséquence de diminuer l'attrait du public pour ce service?

M. TUFTS: Si vous pouvez aller à votre travail le matin, en sachant qu'il est utile et mène à quelque chose, alors je crois que votre attitude sera tout à fait différente. Si demain, en vous rendant à votre travail, vous vous demandez *Fichtre, mon travail va-t-il être encore là?* et que vous ne savez pas combien de temps il va durer, je crois que l'effet qui peut toucher le public, même inconsciemment, peut se répercuter ensuite sur le service.

M. OLSON: Ah, vous pensez que ça peut avoir un effet sur l'efficacité d'un employé même pendant son travail?

M. TUFTS: Je suis même profondément convaincu que si le CPR par exemple, ne me veut pas comme passager, et il l'a clairement indiqué, alors moi je ne tiens pas à utiliser son service. Je préférerai conduire mon auto jusqu'à Regina et aller par le CNR, parce que je n'ai pas l'impression que le PC veut me rendre service. Je crois de plus que cette attitude plusieurs fois répétée, peut nuire à son service de passagers.

M. ANDRAS: Je voudrais revenir à la ligne de pensée de la politique nationale, et sur l'agence, qui la première, a mis sur pied une telle politique et qui l'a ensuite mise en pratique. Vous savez très bien que pour être acceptée, elle aurait eu à croiser certains aspects juridiques et serait tombée sous quelque autorité provinciale. Les autoroutes sont un exemple de cela. Il me semble que pour plus d'autorité cela devrait être confié au gouvernement fédéral. A

plusieurs reprises nous avons trouvé que ce pouvoir juridique fédéral-provincial est un problème épineux. Pourriez-vous préconiser, par exemple à l'intérieur d'une province, que le gouvernement provincial livre ce droit particulier au gouvernement fédéral, dans l'optique d'une politique meilleure?

M. TUFTS: Dans l'intérêt général de la nation, et en considérant l'article de la constitution qui concerne cela, je crois que les provinces auraient tout intérêt à avoir ce droit. En fait lors d'une conférence interprovinciale qui était tenue en 1962, on avait fait cette suggestion, à savoir que, un comité consultatif devrait être établi à la Commission des transports, mais il me semble que l'établissement de la politique et le corps administratif doivent être séparés; enfin, je ne sais pas. Quand vous sortez et que vous entendez tous les commentaires que peut susciter le fait qu'une compagnie de chemins de fer veuille interrompre son service, je crois que cela est loin d'être l'établissement d'une politique, et qu'au contraire on devrait mettre une poliqique de l'avant et ensuite la mettre en œuvre par le corps administratif.

M. ANDRAS: Accepteriez-vous que le corps d'établissement de la politique soit tenu le plus possible en dehors de l'arène politique à l'exception de certaines relations permises en dernière autorité? Les membres de ce corps dont je parle maintenant devraient, il me semble, relever de l'autorité du Gouvernement.

M. TUFTS: Il doit être tenu hors de l'arène politique.

M. ANDRAS: Il a été suggéré (et là-dessus j'aimerais avoir votre opinion) que ce comité soit créé à partir de la représentation régionale ou sur la base d'une représentation nationale.

M. TUFTS: L'impression qui se dégageait de la conférence était qu'un personnel apte à conseiller devrait être mis à la disposition du gouvernement provincial. Je crois que cela pourrait être appliqué dans l'intérêt national, à condition que ce soit un corps formé de membres de tous les partis, afin de respecter leur représentation au gouvernement.

M. ANDRAS: Peut-être devrais-je le savoir mais ce n'est pas le cas. La conférence interprovinciale de 1962 sur l'abandon d'une ligne ferroviaire est-elle la conférence à laquelle vous vous référez, et est-ce celle où cette idée fut mise de l'avant?

M. TUFTS: C'est exact.

M. ANDRAS: Peut-on se procurer certains documents là-dessus?

M. TUFTS: J'ai ici une copie que je peux vous laisser.

Le PRÉSIDENT: Oh! ce n'est pas nécessaire monsieur Tufts; nous allons laisser une note au clerc afin qu'il voie à ce que des copies soient mises à la disposition des membres du comité.

M. TUFTS: Je pense que c'était une excellente conférence, et plusieurs ministres, si je me souviens bien, y ont fait des allocutions.

M. ANDRAS: Voici une autre question. Même avec cette rationalisation, il est concevable qu'une ligne coûteuse devra être tenue en opération dans l'intérêt du public. Dans le cas des chemins de fer du Pacifique-Canadien, pensez-vous que cela devra être subventionné par le gouvernement ou cela devrait-il être absorbé par le profit total mentionné dans l'accord de 1881?

M. TUFTS: Ils doivent en arriver à un accord entre tous les moyens de transport, et je pense que ce devrait être fait sur une base équitable. Je ne pense pas être à dire qui devrait assumer le coût du service si celui-ci avait à être fourni dans ces conditions, car quelqu'un doit le payer, mais je crois que

un des problèmes du CPR est en somme que, ce qu'il gagne en général sur la principale ligne de service, il le perd sur une ligne secondaire, ce que les membres de la Commission des Transports ne semblent pas considérer.

M. MACEWAN: Est-ce que l'organisme dont vous parlez serait seulement en relation avec le service ferroviaire?

M. TUFTS: Non, ce devrait être un système concernant tous les moyens de transport.

M. MACEWAN: De tous genres?

M. TUFTS: Par exemple, je crois que vous l'avez vous-même mentionné, ou en tout cas on l'a fait aujourd'hui, comme dans le cas du très gros avion, on a deux régions couvertes par le même service ferroviaire quand d'autres n'ont aucun service de chemin de fer. Ce genre de choses doit être éclairci le plus tôt possible pour pouvoir sauver tout notre système des transports, et c'est pourquoi je suggère la rationalisation de tous les moyens de transport. Avec la politique mise de l'avant par un comité formé de membres de tous les partis, je crois que ce serait une situation idéale.

M. MACEWAN: Alors, vous suggérez que les membres de la Commission des Transports, la Commission du Transport Aérien, la Commission Maritime Canadienne, continuent leur travail sous leur forme actuelle pendant que cette autre forme de...

M. TUFTS: Non, vous ne pouvez parlez de compétition entre les avions et les chemins de fer, même si cela doit affecter une compagnie en particulier, ce qui a été le cas. Vous avez à regarder cela à travers le rayon d'action du système national de transport et c'est tout ce que nous demandons. Donc, en réponse à votre question, je pense que tous les moyens de transport doivent être amenés sous l'autorité de l'organisme chargé d'établir une politique.

Le PRÉSIDENT: Merci. Monsieur Reid.

M. REID: Mes questions ont été posées par M. Andras.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pascoe.

M. PASCOE: Monsieur le Président, je crois que M. Tufts a répondu assez clairement aux questions ressortant de l'exposé. J'aimerais seulement qu'on éclaircisse un point qu'on retrouve en page 3 alors qu'on dit *Nous savons que les gens du commerce de la région de Moose Jaw vont actuellement à Saskatoon ou à Regina pour utiliser le service de passagers du NC plutôt que d'utiliser le service du PC à Moose Jaw.* Voulez-vous dire par là qu'il n'y a aucun amendement qui pourrait être amené, ou que des inconvénients du service ou de l'horaire les forcent à agir ainsi?

M. TUFTS: Hé! bien, d'une part, je crois qu'il y a une différence dans les coûts et cela a été présenté au comité aujourd'hui, et d'autre part, je pense qu'on a eu des difficultés pour obtenir des réservations à Moose Jaw ce qui n'est pas le cas à Regina. Je crois que le NC, par la publicité, a amené les gens à vouloir voyager avec lui, tandis que le CPR nous donnait l'occasion de dire *fichtre, s'ils ne veulent pas de nous nous ne voulons pas d'eux.* Je ne sais pas si c'est une impression personnelle, ni jusqu'où elle peut aller, mais nous savons que des gens vont jusqu'à Regina pour voyager par le CN plutôt que par le P.-C.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Tufts, nous vous remercions beaucoup pour la présentation de votre exposé et pour les réponses que vous avez bien voulu apporter à nos questions. Nous apprécions votre rapport et malgré quelques remarques amusantes que nous avons faites au début, nous sommes convaincus qu'il est très important que les associations politiques soumettent des rapports aux audiences de ce comité. Merci infiniment.

Messieurs, j'ai certains faits à vous signaler avant l'ajournement. Tout d'abord, aujourd'hui seulement, je vous prie de noter que nous avons entendu 14 mémoires de la ville de Moose Jaw, de la région environnante et de la ville de Regina. C'est naturellement là une preuve de l'intérêt que cette région et la province de Saskatchewan portent à cette très importante question du transport en général. Nous arriverons à Brandon demain à 9 heures 40 du matin, heure locale. Nous serons avancés d'une heure. Le programme dit 8 heures 40, mais c'est là l'heure normale de l'Est et on m'a confirmé de Brandon ce soir que nous arriverons à 9 heures 40, l'heure de l'endroit. Le Comité commencera de siéger à 10 heures. Je vous recommande donc vivement que le petit déjeuner soit servi très tôt demain matin et que tous soient prêts à partir à 10 heures moins quart pour la séance, qui se tiendra au Palais de justice, à l'intersection de la 11e rue et de l'avenue Princess.

Je tiens à remercier de nouveau le maire, M. Lewry, de la très cordiale hospitalité dont il nous a fait jouir dans la ville de Moose Jaw. Je remercie également la ville elle-même et le député local, M. Pascoe, de l'accueil qu'on nous a fait ici.

Demain, à Brandon, je ne sais pas ce qui se passera quand nous arriverons, mais on nous a prévenus qu'il y aurait deux mémoires, un de la *Brotherhood of Railroad Trainmen* et un de M. N. S. Bergman, du comité des transport de la Chambre de Commerce, en sa qualité de vice-président aussi de la Chambre de Commerce du Manitoba. Ce sont les deux seuls mémoires dont nous ayons été avisés. J'ignore ce que nous affronterons en arrivant là-bas, pas plus que nous ne savions ce qui nous attendait ici à Moose Jaw.

Un télégramme du secrétaire de la ville de Brandon nous a annoncé hier que le conseil municipal recevrait le comité à déjeuner à midi et demi. Cependant, nous devrons attendre à ce sujet de voir comment la séance tournera.

Nous avons l'intention de quitter Brandon demain dès que nous aurons entendu les mémoires. Nous devrions disposer des mémoires dans la matinée si ce sont là les deux seuls mémoires, après quoi nous irons au déjeuner et nous partirons pour Winnipeg immédiatement après le déjeuner. Je vous invite tous de nouveau à vous lever tôt. On vous appellera de bonne heure pour le petit déjeuner. Tous devront être vêtus et prêts à partir à 10 heures moins quart.

M. ROCK: Monsieur le président, quand nous quitterons Brandon, quel moyen de transport utiliserons-nous?

Le PRÉSIDENT: Nous quitterons probablement Brandon par autobus pour Winnipeg, car il nous faut arriver à Winnipeg au début de l'après-midi et le train n'arriverait pas à une heure qui nous conviendrait.

M. ROCK: Nous devrons préparer nos sacs de voyage?

Le PRÉSIDENT: Non, il n'y aura pas de malles à faire. Nous laisserons tout à bord du train et nous retrouverons le train à Winnipeg.

M. ROCK: Cela veut-il dire que nous devons nous préparer à emporter nos serviettes? Quand nous descendrons, notre train partira. C'est ce point que je veux éclaircir.

Le PRÉSIDENT: Nous quitterons le train, nos wagons resteront là. Nous serons transportés à Winnipeg et nous retrouverons les wagons à Winnipeg.

M. BOULANGER: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Un instant, je vous prie, monsieur Boulanger. Je n'ai pas fini. Je vous préviens d'avance qu'on nous a fait savoir que huit mémoires nous seront présentés à Winnipeg. Nous ne savons non plus ce que nous rencontrerons une fois rendus là. A moins qu'il y ait quelque chose de très important à discuter, je propose l'ajournement, monsieur Boulanger.

M. BOULANGER: Je ne voudrais pas laisser une mauvaise impression du Comité ou de vous. Je désire simplement dire au maire et à tous ceux qui sont ici, en parlant de ce qui s'est passé il y a quelques minutes, que mes intentions étaient bonnes, que je suis très heureux de voyager avec les meilleurs membres de la Chambre des communes. Nous avons un bon président et je suis très satisfait.

M. LEWRY: Encore un mot seulement pour répéter que nous avons été très heureux de vous accueillir ici, surtout les députés du Québec et ceux qui n'étaient jamais venus ici auparavant, Prosper. Vous servir a été un plaisir pour nous et nous espérons que vous reviendrez et que vous resterez un peu plus longtemps quand nous avons 14 mémoires à entendre.

Le PRÉSIDENT: Il nous plairait peut-être de le laisser ici avec vous en permanence.

APPENDICE «S»

Mémoire du gouvernement de
la province de Saskatchewan
au
Comité permanent des transports et des communications
de la Chambre des communes
relativement à
la discontinuation du service de voyageurs *Dominion* de
la Compagnie de chemin de Fer du Pacifique-Canadien

L'honorable Gordon B. Grant, M.A.L.
Ministre de la Voirie et des Communications

Regina, Saskatchewan — Le 11 mai 1966

Au Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des Communes

Mémoire de la province de Saskatchewan concernant la discontinuation du service de voyageurs *Dominion* de la Compagnie de chemin de Fer du Pacifique-Canadien, trains numéros 3, 4, 13 et 14.

Mémoire de la province de Saskatchewan

Dans le présent mémoire, le gouvernement de la Saskatchewan répète les arguments qu'il a invoqués devant la Commission des transports quand celle-ci a siégé à Regina en octobre 1965 de même que dans une pétition subséquemment présentée par la Province pour en appeler de la décision rendue par la Commission le 7 janvier 1966, décision qui a provoqué à peu près immédiatement la suspension par le Pacifique-Canadien de son service de voyageurs *Dominion*. Une copie du mémoire initial est joint aux présentes.

Région desservie

La voie principale sur laquelle le Pacifique-Canadien exploite un service voyageurs traverse la moitié sud de la partie peuplée de la Saskatchewan, une région où demeurent environ 426,000 personnes, soit plus de 45 p. 100 de toute la population de la province.

Plus de 217,000 personnes en Saskatchewan habitent des villes, des villages et des municipalités rurales traversées par cette ligne. Il y a aussi 209,000 personnes tributaires du service.

Position de la Saskatchewan

1. Sauf pendant les mois de juillet et d'août, le service de voyageurs *Dominion*, qui était auparavant un service continental, avait été réduit avant sa

discontinuation à un simple chapelet de services locaux raccordés ensemble. Pour cette raison, la Saskatchewan ne se soucie que de la partie du service qu'utilisaient les habitants de la Saskatchewan.

2. En Saskatchewan, le *Dominion* ne comprenait que des wagons à passagers, mais fournissait quand même un important service local à un nombre considérable d'habitants de la Saskatchewan. Il faudrait par conséquent maintenir un service local de voyageurs qui serait au moins l'équivalent du service que fournissait le *Dominion*.

3. La population de la Saskatchewan utilisait le service de voyageurs *Dominion* autant que ce service pouvait être utilisé ailleurs le long de tout son parcours. L'autre service fourni par le *Canadian* est tout à fait inacceptable à cause des heures matinales peu attrayantes auxquelles son horaire fait passer le *Canadian* dans les localités de la Saskatchewan, vers l'est ou vers l'ouest.

4. Le grand nombre de gens qui, en Saskatchewan, utilisaient le *Dominion* témoigne de la préférence que la population locale accorde au rail sur les bonnes routes parallèles et prouve qu'il aurait fallu remanier les horaires pour les adapter aux besoins locaux au lieu de satisfaire aux exigences d'un service transcontinental authentique, ce que le *Dominion* n'était plus.

Une proposition de la Saskatchewan

La province de Saskatchewan propose que les services locaux fournis par le *Dominion* soient rétablis et améliorés. La manière de rétablir et d'entretenir ces services concerne la compagnie de chemin de fer, mais la Saskatchewan fait à ce sujet les recommandations suivantes:

(1) Que le Pacifique-Canadien établisse un service local de voyageurs conçu de façon à desservir les Prairies de la manière la plus efficace possible.

(2) Qu'une enquête soit faite pour établir quel genre de service ferroviaire de voyageurs serait à la fois économique et adapté aux besoins locaux. Il semble qu'un service d'autorail pourrait satisfaire à ces exigences. Les horaires devraient être conçus de façon à être très attrayants pour les passagers de la Saskatchewan.

(3) Le service de voyageurs devrait être rétabli pour une période fixe, au cours de laquelle son efficacité serait évaluée et sa clientèle analysée en vue de l'adapter aux besoins locaux.

(4) Il faudrait entreprendre une vigoureuse campagne de publicité afin de faire connaître les avantages du service local de voyageurs pour la population de la Saskatchewan.

Le tout respectueusement présenté ce 11e jour de mai 1966.

LE GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE SASKATCHEWAN

L'honorable Gordon B. Grant, M.A.L.,
Ministre de la Voirie et des Transports.

ANNEXE

Mémoire du

GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE SASKATCHEWAN
À LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU CANADA

au sujet de

LA REQUÊTE PRÉSENTÉE PAR LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN POUR LA DISCONTINUATION DU *DOMINION*

L'honorable Gordon B. Grant, M.A.L.
Ministre de la Voirie et des Transports

Regina, Saskatchewan 14 octobre 1965

COMMISSION DES TRANSPORTS DU CANADA

SUJET: les trains numéros 3, 4, 13 et 14 de la Compagnie de Chemin de Fer du Pacifique-Canadien, appelés *Dominion*, et diverses questions connexes.

MÉMOIRE DE LA PROVINCE DE SASKATCHEWAN

1. *Introduction*

L'intérêt fondamental de la province de Saskatchewan dans la continuation du service ferroviaire de voyageur fourni par les trains *Dominion* a été exprimé par la résolution n° 14 que l'Assemblée législative de la Saskatchewan a adoptée à l'unanimité le 13 avril 1965 quand fut publiquement mentionnée pour la première fois la possibilité que ce service soit abandonné. Cette résolution se lisait ainsi:

> «Que la présente Législature déclare qu'elle désapprouve toute décision qui entraînerait la discontinuation du service-voyageurs fourni par les trains transcontinentaux numéros 7 et 8 (*The Dominion*) du Pacifique-Canadien; et qu'elle demande au gouvernement du Canada de prendre toutes les mesures possibles pour que ces trains ne soient pas retirés.»

De plus, des protestations ont été faites auprès de la Commission par plus de 40 municipalités, chambres de commerce et autres organismes ainsi que par des particuliers qui allaient être touchés par la discontinuation et qui ont demandé que le service-voyageurs du Pacifique-Canadien fût continué.

L'inquiétude de l'Assemblée législative et du gouvernement de la Saskatchewan et de tous ceux qui ont protesté se comprend aisément, étant donné la grande partie de la province que dessert la voie principale du Pacifique-Canadien. Plus de 217,000 personnes habitent les villes, les villages et les municipalités rurales que traverse cette ligne comme le montre le Tableau «A».

Toute la partie sud de la Saskatchewan, delimitée par une ligne suivant les rivières Saskatchewan-Sud et Qu'Appelle, est tributaire de la ligne principale du Pacifique-Canadien. La population de cette région est d'environ 426,000, soit plus de 45 p. 100 de la population totale, qui est de 951,000. Le Tableau «B» confirme ces chiffres.

Le projet d'abandonner ce service rencontre une opposition réelle parmi les gens de la Saskatchewan particulièrement de la part de ceux qui en souffriront directement. Le gouvernement de la Saskatchewan, parlant au nom de la population, s'oppose à la discontinuation du *Dominion* et désire proposer des moyens de continuer ce service-voyageurs indispensable dans la province.

2. *Position de la province de Saskatchewan*

Tout en s'opposant à la discontinuation du service actuellement fourni par le *Dominion* en Saskatchewan, la province n'est pas en mesure de commenter les effets de cette discontinuation dans d'autres parties du Canada. Les faits et les problèmes relatifs au service transcontinental actuel ne sont pas tous connus et la province de Saskatchewan s'inclinera devant la décision que la Commission rendra sur la question de savoir dans quelle mesure ce service doit être continué hors de la Saskatchewan. La province de Saskatchewan se limite, dans son mémoire, à demander que le service-voyageurs local soit maintenu sur la ligne principale du Pacifique-Canadien en Saskatchewan sous une forme équivalant au moins au service actuellement fourni par le *Dominion*.

3. *Description du service actuel fourni par le Dominion*

Sauf pendant les mois de juillet et d'août, le service actuellement fourni par le *Dominion* ne peut aucunement être considéré comme service transcontinental. Ce n'est rien de plus qu'une série de services locaux raccordés ensemble.

a) Équipement et commodités

Dans la province de Saskatchewan, ce service local ne comprend que des voitures de voyageurs. Il n'y a ni wagon-dortoir, ni wagon-restaurant et les trains ne transportent ni messageries, ni courrier, ni marchandises.

b) Arrêts en Saskatchewan

Il y a quinze endroits où le *Dominion* arrête en Saskatchewan. De l'est à l'ouest, ces endroits sont:

Fleming	—Arrêts sur demande pour faire descendre ou monter les passagers en provenance ou à destination de Winnipeg et de l'Est, et en provenance ou à destination de Regina et de l'Ouest.
Moosomin	—Arrêt prévu.
Wapella	—Arrêt prévu.
Whitewood	—Arrêt prévu.
Broadview	—Arrêt prévu.
Grenfell	—Arrêts sur demande pour faire monter ou descendre les passagers à destination ou en provenance de Broadview et de l'Est, et à destination ou en provenance de Regina et de l'Ouest.

Wolseley —Arrêts sur demande pour faire monter ou descendre les passagers à destination ou en provenance de Broadview et de l'Est, et à destination ou en provenance de Regina et de l'Est.

Indian Head —Arrêt prévu.

Regina —Arrêt prévu.

Moose Jaw —Arrêt prévu.

Morse —Arrêt prévu.

Herbert —Arrêts sur demande (seulement quand le train provient de l'Est) pour faire descendre les passagers venant de Winnipeg et de l'Est et faire monter les passagers à destination de Medicine Hat et de l'Ouest.

Swift Current —Arrêts sur demande (seulement quand le train provient de l'Est) pour faire descendre les passagers venant de Winnipeg et de l'Est et faire monter les passagers à destination de Medicine Hat et de l'Ouest.

Gull Lake —Arrêt prévu.

Maple Creek —Arrêt prévu.

c) *Horaires*

Tout en étant fixé pour satisfaire aux exigences d'un service transcontinental, les horaires sont assez raisonnables en Saskatchewan et le public peut utiliser le service.

En direction de l'Ouest, le «Dominion» arrive à:
Moosomin à 3 h. 18 de l'après-midi
Regina à 7 h. 15 du soir
Swift Current à 10 h. 30 du soir.

En direction de l'Est, il arrive à:
Swift Current à 5 h. 5 du matin
Regina à 9 h. 5 du matin
Broadview à midi 15
Fleming à 1 h. 38 de l'après-midi.

d) *Sommaire*

Le «Dominion» fournit un service-voyageurs local en Saskatchewan à 15 centres importants situés sur la ligne principale du Pacifique-Canadien. Le matériel restreint employé en Saskatchewan semble suffire aux besoins des passagers locaux. Les horaires actuels ne sont pas conçus pour fournir le maximum de commodité aux passagers locaux en Saskatchewan. Cependant, le service est utilisé et il est important pour un nombre considérable de personnes en Saskatchewan.

4. *Effets de l'abandon du service-voyageurs des trains «Dominion» sur la population de la Saskatchewan*

a) *Grand nombre des usagés en Saskatchewan*

L'abandon du service-voyageurs local fourni par les trains «Dominion» incommodera et privera le grand nombre de personnes utilisant actuellement ce service en Saskatchewan. Les données statistiques dé-

posées par le Pacifique-Canadien démontrent que le trafic-voyageurs a été considérable sur ces trains en 1964 dans toute la Saskatchewan:

Vers l'Ouest:	
De Brandon à Moose Jaw	43,861
De Moose Jaw à Medicine Hat	36,162
Vers l'Est:	
De Medicine Hat à Moose Jaw	36,214
De Moose Jaw à Brandon	45,895

En Saskatchewan, le service jouit d'un degré d'utilisation qui semble aussi élevé qu'à n'importe quel point le long de tout le parcours du «Dominion» et plus élevé qu'à la plupart des points, en dépit du fait que, dix mois par année, le service ne comporte que des wagons à banquettes.

b) Le *«Canadian» ne fournit pas un service de rechange acceptable pour les habitants de la Saskatchewan.*

Le grand inconvénient du «Canadian» en Saskatchewan, c'est que son horaire lui fait traverser la province de nuit vers l'Est et vers l'Ouest. Vers l'Est, il arrive à Regina à 3 h. 25 du matin et, vers l'Ouest, à 4 h. 47 du matin.

L'insertion de trois arrêts additionnels dans l'horaire de la Saskatchewan ne pourrait jamais rendre ce service plus acceptable comme service local en Saskatchewan. Aussi longtemps que le «Canadian» traversera la Saskatchewan en pleine nuit, il sera inutile comme service-voyageurs local. Étant donné qu'il est devenu, en fait, le seul service transcontinental du Pacifique-Canadien, il faut que les habitants de la province se résignent aux inconvénients de son horaire. Il est évident que les voyageurs transcontinentaux de la Saskatchewan ne sont pas fort tentés de l'utiliser.

Le degré d'utilisation affiché par le service du «Dominion» démontre qu'un nombre considérable gens en Saskatchewan ont une forte préférence pour le rail et comptent sur le rail malgré l'existence de bonnes routes et de bons services d'autobus. Le principal attrait du chemin de fer provient de l'aisance avec laquelle on peut se rendre aux deux principaux centres, Regina et Moose Jaw, ou en revenir. On croit que le service serait encore plus attrayant si les horaires étaient dressés pour convenir d'abord à la clientèle locale en Saskatchewan et n'étaient pas asservis aux exigences d'un horaire transcontinental.

5. *Proposition de la province de Saskatchewan*

Pour les raisons énoncées ci-dessus, la province de Saskatchewan n'avance aucune proposition pour la continuation des services actuels du «Dominion» dans d'autres parties du Canada.

La province tient à ce que les services locaux actuels du «Dominion» dans la province soient continués et améliorés. Il est important que ces services soient reconnus pour ce qu'ils sont vraiment, c'est-à-dire des services locaux, et qu'ils soient mieux adaptés, si possible, aux besoins du public en Saskatchewan.

Le choix de la meilleure manière de maintenir ces services comme services locaux doit nécessairement être laissé à la compagnie. D'après les renseigne-

ments dont dispose le gouvernement de la Saskatchewan, il semble qu'il y ait lieu de faire les recommandations suivantes:

a) Il faudrait établir un service-voyageurs local pour les Prairies. Ce service devrait revêtir la forme que le Pacifique-Canadien jugera la meilleure pour offrir un maximum de commodité et d'attrait à la population de la Saskatchewan.

b) On devrait utiliser pour ces services un matériel roulant moins coûteux, du type autorail, qui est aussi moins coûteux à exploiter.

c) Les horaires devraient être établis de façon à rendre les services plus attrayants et plus utiles pour les passagers locaux en Saskatchewan. Les horaires, actuellement asservis aux exigences transcontinentales, ne sont pas aussi commodes qu'ils pourraient l'être pour les voyageurs de la Saskatchewan. Des horaires modifiés et plus attrayants augmenteraient sans doute la clientèle.

d) Une fois ces améliorations faites, il faudrait une vigoureuse réclame. A l'heure actuelle, il semble que les trains du «Dominion» ne font l'objet d'aucune tentative de réclame en Saskatchewan. Une bonne réclame pour les services destinés à la population locale en Saskatchewan augmenterait la clientèle.

Le tout respectueusement présenté ce 11e jour de mai 1966.

LA PROVINCE DE SASKATCHEWAN

L'honorable Gordon B. Grant, M.A.L.
Ministre de la Voirie et des Transports.

TABLEAU «A»

Ville	Population urbaine	Municipalités et numéros	Population rurale	Population totale
Fleming	212			
Moosomin	2,200	Moosomin # 121	833	3,245
Wapella	598	Martin # 122	759	1,357
		Silverwood # 123	1,250	1,250
		Kindersley # 124	1,220	1,220
		Rocanville # 151	1,055	1,055
Whitewood	1,010	Willowdale # 153	948	1,958
Broadview	1,015			
Grenfell	1,226	Elcapo # 154	1,240	3,481
Wolseley	1,020	Wolseley # 155	953	1,973
Indian Head	1,815	Indian Head # 156	1,020	2,835
Qu'Appelle	580	South Qu'Appelle # 157	1,865	2,445
		Edenwold # 158	1,800	1,800
		Sherwood # 159	1,140	1,140
Regina	126,700			126,700
		Pense # 160	705	705
Moose Jaw	34,500			34,500
		Moose Jaw # 161	3,617	3,617
		Caron # 162	1,036	1,036
		Wheatlands # 163	456	456
		Chaplain # 164	675	675
Morse	512			
Herbert	1,067	Morse # 165	671	2,250
		Excelsior # 166	1,475	1,475
		Coulee # 136	1,193	1,193
Swift Current	12,900			12,900
		Swift Current # 137	2,147	2,147
		Webb # 138	750	750
Gull Lake	1,100	Gull Lake # 139	450	1,550
		Carmichael # 109	665	665
		Piapot # 110	466	466
Maple Creek	2,350	Maple Creek # 111	588	2,938
Total	188,805		28,977	217,782

TABLEAU «B»

SUBDIVISIONS DU RECENSEMENT—1961

Division	Total
1	38,875
2	33,760
3	28,245
4	17,925
5	32,935
6	152,042
7	61,340
8	41,328
Total	406,450
Total estimatif, 1965	426,450*

*Le total de 1961 majoré de 4.9 p. 100 pour le faire correspondre à l'estimation du total de la population provinciale faite en 1961 par le Bureau fédéral de la statistique.

APPENDICE «T»

Mémoire du village de Coderre et des municipalités environnantes en Saskatchewan, présenté par M. I. H. Coderre.

I. *Introduction*

1. Les citoyens du village de Coderre ont appris que la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien avait l'intention de les priver même des moyens limités de transport dont ils jouissent encore. Au cours de réunions et autrement, les citoyens de Coderre ont manifesté la plus vive opposition à cette discontinuation. Je désire me joindre à tous les particuliers et aux organismes qui se sont opposés au projet annoncé par le Pacifique-Canadien. Nous considérons que ce changement est indésirable et qu'il serait contraire aux intérêts du village de Coderre et d'autres collectivités dans la province de Saskatchewan.

2. Le motif invoqué par la Compagnie du Pacifique-Canadien pour priver de service ferroviaire le village de Coderre se réduit à une baisse des recettes. La compagnie nous a informés qu'en 1963 les recettes provenant de Coderre, exception faite des chargements de wagons, ont atteint le total de $4,983. Le chiffre correspondant pour l'année 1964 a été de $3,967. La compagnie prétend aussi que ses frais d'exploitation à Coderre dépassent ses recettes d'environ $1,300 par année. Nous considérons que cette raison est totalement insuffisante pour priver Coderre d'un bon service ferroviaire.

II. *Considérations générales*

3. Nous tenons d'abord à faire observer qu'à notre connaissance, il n'y a aucune disposition, implicite ou autre, dans l'un ou l'autre des contrats entre le gouvernement du Canada et le Pacifique-Canadien, spécifiant que la desserte d'un endroit donné ne sera continuée que si les recettes du chemin de fer à cet endroit dépassent ses frais d'exploitation de tel ou tel montant pendant telle ou telle période. Le Parlement canadien, au nom du peuple canadien, a accordé une liste imposante d'avantages tangibles à la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien lors de sa création en 1881. La subvention de base comprenait 25 millions de dollars et 25 millions d'acres. On a pris grand soin de s'assurer que ces terres étaient de bonne qualité. Un certain nombre d'autres concessions ont été faites à la compagnie, chaque concession ayant une valeur monétaire indiscutable. A la fin de 1964, les subventions en espèces accordées au Pacifique-Canadien par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux dépassaient 106 millions de dollars. En même temps, les terres concédées à la compagnie formaient un total d'environ 44 millions d'acre. Le total des immobilisations du Pacifique-Canadien, au 31 décembre 1964, était de 446 millions de dollars. A la même date, l'actif total de la compagnie était de 1,988 millions de dollars. Dans une aussi vaste entreprise, il est inévitable que certaines gares, à un moment ou l'autre, n'accusent aucun bénéfice, ou accusent une perte, tandis que les autres gares accuseront des bénéfices considérables et croissants.

4. Il ne fait aucun doute que l'état florissant des affaires de la compagnie est attribuable en très grande partie aux bénéfices qu'elle tire de toutes les gares, les grandes et les petites. Le total de ces bénéfices, les subventions en espèces les terres concédées par le gouvernement du Canada ont permis à la compagnie d'accumuler l'avoir formidable qu'elle possède dans différents domaines hors du domaine ferroviaire. Pour cette raison, il est inconcevable qu'à l'heure actuelle la compagnie songe sérieusement à restreindre l'un ou l'autre de ses services ferroviaires parce que certains trains ou certaines localités accusent un déficit plutôt qu'un bénéfice net depuis un ou deux ans, ou même depuis plus longtemps. Nous osons affirmer que l'intention du contrat initial entre le gouvernement du Canada et la Compagnie du Pacifique-Canadien était de doter le pays d'un réseau ferroviaire complet et efficace, réseau qui devait fonctionner pour servir la population canadienne sans aucune limite de temps. L'intention de ce contrat n'était pas, et ne pouvait pas être, de maintenir indéfiniment à leur maximum les bénéfices tirés par la compagnie de toutes les gares. Il peut y avoir et il y a des hauts et des bas dans toute entreprise, même dans chaque secteur d'une entreprise donnée. Tel a pu être vraiment le cas des opérations ferroviaires à Coderre au cours de la période de 1958 à 1964 si nous en jugeons par les données que nous a fournies le bureau du surintendant du Pacifique-Canadien à Moose Jaw. Il ne faudrait pas permettre à la compagnie d'appliquer des règles à courte vue dans cette matière. La discontinuation des services ferroviaires à Coderre ne pourra pas manquer d'avoir des effets désastreux sur la vie et l'économie du village. Il ne sera pas possible de réparer les dégâts avec le vague et pieux espoir que tout finira par s'arranger car, en attendant, beaucoup de jeunes décideront probablement de s'en aller ailleurs et Coderre sera voué à la stagnation ou à l'atrophie.

III. *Considérations locales*

5. Quant au village de Coderre, il importe de comprendre qu'il existe un rapport étroit entre l'économie de la région et l'existence du chemin de fer, qui est l'entreprise dominante à cet endroit. Coderre est sur une route de gravier; aucune route toute saison ne va jusque-là. Dans les temptes de neige, ou quand la route est interdite, le chemin de fer est le seul moyen de transport pour marchandises et voyageurs. Le village a déjà été éprouvé en 1958, quand le nombre des trains a été réduit de deux à un par semaine. La situation est rendue encore plus défavorable par le fait qu'avec l'horaire actuel aucun train n'arrive à Coderre de Moose Jaw le vendredi. Cela veut dire qu'il est impossible d'expédier des marchandises le vendredi aux marchands de Coderre pour les ventes de la fin de semaine, sauf par camion. Et le recours au camion est impossible dans une tempête de neige ou quand la route est interdite. Le commerce a beaucoup souffert de cela à Coderre.

6. Si les services ferroviaires sont réduits encore plus ou s'ils sont suspendus, l'économie de Coderre subira inévitablement des pertes encore plus fortes, qui conduiront éventuellement à une paralysie économique complète. Il est à retenir, de plus, que Coderre n'a aucun service d'autobus, ce qui rend les voyageurs beaucoup plus à la merci du chemin de fer que ne le sont d'autres localités. Les gens de Coderre ne peuvent pas non plus envisager avec indifférence le départ du seul télégraphiste du village.

7. Quand Coderre avait deux trains par semaine, avant 1958, la Compagnie du Pacifique-Canadien réalisait un bénéfice dans tous les secteurs. Le déficit apparent des deux dernières années n'est pas un signe que les recettes à cet endroit continueront inévitablement de baisser à l'avenir. En réalité, le *total* des recettes à Coderre en 1964, tout en étant un peu plus bas qu'en 1963, a été plus élevé qu'en toute autre année, au moins depuis 1958. (Les «années» 1958, 1963 et 1964 mentionnées à ce sujet sont des périodes de 12 mois commençant, dans chaque cas, au mois de juin.) Il est à noter aussi qu'en 1964, les recettes de la compagnie ont augmenté de 8.2 millions de dollars par rapport à 1963.

8. Coderre a un potentiel de croissance, comme le démontrent les chiffres suivants:

Recensement	population
1931	185
1941	224
1951	201
1961	229

Cette tendance est nettement encourageante si on la compare aux tendances observées dans d'autres collectivités comparables.

IV. *Conclusions*

9. Pour conclure, je souhaite que le Comité décide de recommander au gouvernement de n'autoriser aucune autre réduction des services ferroviaires dans le village de Coderre, car

i) une telle réduction n'est pas nécessaire à la bonne exploitation du réseau du Pacifique Canadien;

ii) une telle réduction aurait fatalement des conséquences économiques et sociales regrettables pour les habitants du village de Coderre;

iii) le principe que reflète la réduction proposée est contraire à l'intention du contrat initial entre la Compagnie du Pacifique-Canadien et le gouvernement du Canada, et contraire aussi aux intérêts d'autres collectivités en Saskatchewan.

APPENDICE «U»

MÉMOIRE DU CONSEIL MÉTROPOLITAIN CCF DE REGINA

au

COMITÉ DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

PRÉSENTÉ AU COURS D'UNE SÉANCE PUBLIQUE À MOOSE JAW (SASKATCHEWAN)

LE 11 MAI 1966

DISCONTINUATION PAR LE PACIFIQUE-CANADIEN DU TRAIN

TRANSCONTINENTAL «DOMINION»

Au nom des citoyens de Regina, nous désirons protester contre le retrait de l'un des deux trains transcontinentaux arrêtent à Regina.

Nous croyons que cette compagnie ferroviaire est moralement tenue, non seulement de rétablir ce train, mais d'essayer d'améliorer son service-voyageurs partout au Canada. Ce service, en général, n'est pas meilleur qu'il y a vingt ans et l'abolition de trains le rend beaucoup plus mauvais.

L'obligation mentionnée découle du traitement de faveur dont cette compagnie a joui dans le passé. Cette riche société, maîtresse d'un empire établi pour fournir des services importants et variés, doit son actif immobilisé à (1) des cadeaux du gouvernement du Canada; (2) aux prix excessifs exigés des consommateurs du pays.

Elle a reçu à l'origine une subvention de 25 millions de dollars qui, aux cours actuels, vaudrait au moins 100 millions de dollars.

On lui a concédé 25 millions d'acres de terres qui, aujourd'hui, évaluées à un prix moyen très bas, valent un milliard de dollars.

Le gouvernement canadien lui a donné deux tronçons de voie ferrée complétée traversant un terrain difficile, ceux de Port Moody à Kamloops et de Fort William à Selkirk, qui coûteraient une somme énorme aujourd'hui.

Le gouvernement a pris à sa charge les frais d'arpentage, qui s'élevaient à 37 millions de dollars, ce qui équivaudrait aujourd'hui à 120 millions de dollars.

De plus, elle a été exonérée des droits de douane et des impôts sur les matériaux de construction pendant vingt ans.

En dollars actuels, toutes ces libéralités formeraient un total d'au moins un milliard huit cent millions de dollars. Nous désirons faire observer qu'il est au moins aussi juste de calculer les avantages reçus en dollars actuels qu'il l'est de prétendre qu'il existe aujourd'hui des difficultés insurmontables.

APPENDICE V

CIRCONSCRIPTIONS ELECTORAL DE LA PROVINCE
1960

Limites des circonscriptions. ———

FEUILLE DU SUD

SASKATCHEWAN

Milles 10 5 0 10 20 30 40 Milles

RÉFÉRENCE

ROUTE PROVINCIALE AVEC NUMÉRO..... Feuille 13 avec grille
ROUTE PRINCIPALE..... Feuille avec grille
GISEMENT PÉTROLIFÈRE ET DE GAZ..... MINE.....
BARRAGE.....

RÉGION PEUPLÉS

PLUS DE 20,000..... REGINA
5,000-20,000..... WEYBURN
2,000-5,000..... Estevan
500-2,000..... Pierceland
0-500..... Kinistino
BUREAU DE POSTE RURALE..... Hornerville

LIGNE PLEINE — SERVICES—VOYAGEURS DE CHEMIN DE FER

LIGNE POINTILLÉE — SERVICES D'AUTOBUS (GREYHOUND & SASK. TRANSPORTATION)

LIGNE BRISÉE — SERVICES D'AUTOBUS—EXPLOITANTS INDÉPENDANTS

11 MAI, 1966

(CARTE INITIALE CLASSÉ AU GREFFE DU COMITÉ)

Cette compagnie n'a jamais été, comme elle l'est maintenant, une entreprise libre et indépendante. Constituée à l'origine seulement avec l'aide du gouvernement, cette société ferroviaire a joui pendant longtemps d'un monopole dans le domaine du transport des marchandises et des voyageurs jusqu'à Regina. Quand ce privilège d'un monopole a disparu, la richesse accumulée lui a permis de bâtir un complexe ferroviaire, maritime, aérien et hôtelier pour les voyageurs et a poussé des ramifications dans l'industrie, le tout très profitable pour ses propriétaires.

Qu'on nous permette de faire observer que, depuis 80 ans, la Pacifique-Canadien a acquis ses biens de quatre sources: *a*) cadeaux du gouvernement; *b*) paiement reçu pour ses services; *c*) sous-rémunération de sa main d'œuvre; *d*) placements financiers. Il serait très intéressant de soustraire de la valeur nette de l'actif de la société le montant d'argent réellement investi dans la compagnie depuis sa fondation.

Nous croyons donc que cette société ferroviaire devrait ne rien négliger pour reconstituer sa clientèle de voyageurs vers l'Est et vers l'Ouest à travers les Prairies: *a*) en rétablissant le *Dominion*; *b*) améliorant le service avec des trains plus rapides et plus confortables sur une voie portant mieux, comme on a fait dans plusieurs autres pays; *c*) en accordant plus d'attention aux passagers comme à bord des navires et des avions.

Étant donné que le Pacifique-Canadien renonce manifestement au moindre effort, nous croyons que le gouvernement du Canada devrait intervenir au nom de l'Ouest Canadien.

Respectueusement présenté

Le président du Conseil métropolitain CCF de Regina

G.L.A. Daverne.

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 13

SÉANCE DU JEUDI 12 MAI 1966

Brandon (Manitoba)

Concernant

La question de la suffisance du programme actuel et des projets futurs concernant le service-voyageurs sur les lignes du Pacifique-Canadien

---

TÉMOINS:

Leurs Honneurs les maires: S. Magnacca, de Brandon (Manitoba); H. Henderson, de Portage-La-Prairie (Manitoba); H. J. McNeil, de Virden (Manitoba); Terry Penton, G. D. Box et A. D. Burneski, conseillers municipaux de Brandon (Manitoba). MM. James C. Doak, Q.C., président de la *Virden Community Development Corporation;* N. S. Bergman, président du comité des transports de la Chambre de commerce de Brandon et vice-président des Chambres de commerce du Manitoba. *De la Brotherhood of Railroad Trainmen:* M. Bro Bert Lane, chef de train retraité.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

24316—1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. H. Pit Lessard

et Messieurs

Andras
Ballard
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Boulanger
Byrne
Cantelon
Caron
Carter
Fawcett
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Hymmen
MacEwan
McWilliam
O'Keefe
Olson
Pascoe
Reid
Rock
Saltsman
Sherman
Southam
Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*)—(25)

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 12 mai 1966
(25)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 10 h. 45 du matin, heure normale du Centre, sous la présidence de M. Macaluso, dans le Palais de justice de la ville de Brandon (Manitoba).

Présents: MM. Andras, Ballard, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Boulanger, Byrne, Cantelon, Caron, Carter, Fawcett, Howe (*Wellington-Huron*), Hymmen, Lessard, Macaluso, MacEachen, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Rock, Saltsman, Sherman et Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*)—(23).

Aussi présents: MM. S. Magnacca, maire de Brandon (Manitoba); H. Henderson, Maire de Portage-La-Prairie (Manitoba); H. J. McNeil, maire de Virden (Manitoba); Terry Penton, G. D. Box et A. D. Burnaski, conseillers municipaux de Brandon.

En ouvrant la séance, le président félicite l'honorable W. G. Dinsdale député local aux Communes, et son épouse à l'occasion de la naissance de leur fils.

Le Comité reprend l'examen de l'état actuel du service-voyageurs sur les lignes du Pacifique Canadien et des projets de la société.

Le premier témoin appelé est Son Honneur le maire S. Magnacca, qui donne lecture d'un mémoire et répond aux questions.

Son interrogatoire terminé, le maire Magnacca se retire après avoir été remercié par le président au nom du Comité.

Le président invite alors le maire H. Henderson à faire un exposé avant d'être interrogé.

Le Comité ayant fini d'interroger le témoin, le président remercie le maire Henderson, qui se retire.

Son Honneur le maire H. J. McNeil est appelé. Il donne lecture d'un mémoire avant d'être interrogé.

Son interrogatoire terminé, le président le remercie et il se retire.

Le témoin suivant est le conseiller Terry Penton, qui donne lecture d'un mémoire et répond aux questions.

L'interrogatoire du témoin terminé, le président remercie M. Penton, qui se retire.

Ensuite, le conseiller G. D. Box est appelé. Il commente son mémoire, qui est l'appendice «I», à la page 485 du fascicule n° 7, déjà paru.

Le comité ayant fini d'interroger le témoin, le président remercie M. Box, qui se retire.

Le conseiller A. D. Burneski est alors appelé. Il donne lecture de son mémoire et le Comité lui pose des questions.

L'interrogatoire terminé, le président le remercie et il se retire.

A 1 h. 5, heure normale du Centre, la séance est suspendue jusqu'à 2 h. 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(26)

Le Comité permanent des transports et des communications reprend la séance à 2 h. 15 de l'après-midi, heure normale du Centre, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Andras, Ballard, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Boulanger, Byrne, Cantelon, Caron, Carter, Fawcett, Howe (*Wellington-Huron*), Hymmen, Lessard, Macaluso, MacEwan, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Rock, Saltsman, Sherman et Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*).—(23).

Aussi présents: MM. James C. Doak, Q.C., président de la *Virden Community Development Corporation*; N. S. Bergman, président du comité des transports de la Chambre de commerce de Brandon et vice-président des Chambres de commerce du Manitoba; M. Bro Bert Lane, chef de train retraité et membre de la *Brotherhood of Railroad Trainmen*.

Le président ouvre la séance et invite M. Doak à donner lecture de son mémoire et à répondre aux questions. L'interrogatoire du témoin terminé, le président remercie M. Doak, qui se retire.

Le témoin suivant est M. Bergman, qui donne lecture d'une partie d'un mémoire déjà présenté au Comité et qui répond à des questions.

Le Comité ayant terminé l'interrogatoire du témoin, le président remercie M. Bergman, qui se retire.

Sur une proposition de M. MacEwan, appuyé par M. Caron,

Il est résolu à l'unanimité:—Que l'éditorial intitulé *The Dominion* paru dans le quotidien *The Brandon Sun* du 11 mai 1966 soit reproduit sous forme d'appendice dans le compte rendu de la séance (*voir appendice «W»*).

M. Lane est le dernier témoin appelé à Brandon (Manitoba). Il donne lecture de son mémoire et répond aux questions.

L'interrogatoire du témoin terminé, le président remercie M. Lane, qui se retire.

En levant la séance, le président remercie Son Honneur le maire Magnacca de son hospitalité et de ses prévenances.

A 4 h. 2 de l'après-midi, heure normale du Centre, le Comité s'ajourne à 10 heures du matin, heure normale du Centre, le vendredi 13 mai 1966, alors qu'il siégera dans l'édifice du Parlement provincial à Winnipeg (Manitoba).

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(26)

Le Comité permanent des transports et des communications reprend la séance à 2 h. 15 de l'après-midi, heure normale du Centre, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Andras, Ballard, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Boulanger, Byrne, Cantelon, Caron, Carter, Fawcett, Howe (*Wellington-Huron*), Hymmen, Leonard, Macaluso, MacEwan, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Rock, Saltsman, Sherman et Thomas (*Moose Jaw-Rosetown*)—(22).

Aussi présents: MM. James C. Donk, Q.C., président de la *Virden Community Development Corporation*; N. S. Bergman, président du comité des transports de la Chambre de commerce de Brandon et vice-président des Chambres de commerce du Manitoba; M. Eric Bert Lane, chef de train retraité et membre de la *Brotherhood of Railroad Trainmen*.

Le président ouvre la séance et invite M. Donk à donner lecture de son mémoire et à répondre aux questions. L'interrogatoire du témoin terminé, le président remercie M. Donk, qui se retire.

Le témoin suivant est M. Bergman, qui donne lecture d'une partie d'un mémoire déjà présenté au Comité et qui répond à des questions.

Le Comité ayant terminé l'interrogatoire du témoin, le président remercie M. Bergman, qui se retire.

Sur une proposition de M. MacEwan, appuyé par M. Caron,

Il est résolu à l'unanimité:—Que l'éditorial intitulé *The Dominion* paru dans le quotidien *The Brandon Sun* du 11 mai 1968 soit reproduit sous forme d'appendice dans le compte rendu de la séance (voir appendice «W»).

M. Lane est le dernier témoin appelé à Brandon (Manitoba). Il donne lecture de son mémoire et répond aux questions.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrés sur bande magnétique et traduits*)

BRANDON, JEUDI 12 mai 1966

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes heureux de retrouver devant nous Son Honneur le maire Magnacca, de la ville de Brandon.

Son Honneur était à la séance que nous avons tenue à Ottawa pour entendre les mémoires des maires de l'Ouest et nous sommes heureux, monsieur le maire, de vous rencontrer de nouveau dans votre propre ville.

Veuillez donner lecture de votre mémoire, monsieur.

M. MAGNACCA: Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Préférez-vous rester debout?

M. MAGNACCA: Oui. Tous pourront savoir ainsi que je suis haut et qu'ils sont bas!

Monsieur le président, en premier lieu, je vous souhaite la bienvenue, à vous et aux membres du Comtié, dans la ville de Brandon et dans cette partie de la province du Manitoba. Nous aurions dû vous accueillir lors de votre premier voyage, quand vous êtes passés ici il y a quelque temps. Cependant, vous voilà ici ce matin et j'espère que les mémoires qui vont vous être présentés seront utiles au Comité.

Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de lire tout le «bumf» que j'ai ici. Nous avons employé ce mot «bumf» devant le ministre il y a quelques mois à Ottawa, et je regrette d'avoir lâché ce mot, mais «bumf» est un mot auquel nous étions habitués dans l'armée à cause des monceaux de paperasse; ce n'est pas un mauvais mot. J'espère qu'il ne sera pas mal interprété.

Je désire commencer, monsieur le président, en disant que, depuis l'automne dernier, nous avons présenté pétition sur pétition au gouvernement du jour, au cabinet, au premier ministre, aux ministres, à la Commission des transports et à d'autres, au point d'être exaspérés par la façon dont tous se renvoyaient la balle, comme en témoignent les lettres que nous avons reçues.

M. Crump dit que le but fondamental de l'ordonnance de la Commission n° 118362 était de maintenir le *Dominion*. Cette lettre est datée du 15 septembre 1965: «Des changements saisonniers dans la composition des trains se font de temps en temps. La Commission ne considère pas que l'ordonnance interdit à la compagnie de faire de tels changements. Naturellement, on pourra s'adresser à elle lors des prochaines audiences.»

Nous avons ici une lettre de l'adjoint spécial du ministre des Transports, M. Harris Arbique: «M. Pickersgill m'a demandé d'accuser réception de votre télégramme du 15 septembre l'informant de la résolution du conseil municipal de Brandon au sujet de la réduction ou de l'élimination de trains de voyageurs. Le ministre a pris note de la teneur de cette résolution et m'a demandé de la

porter à l'attention de la Commission des transports.» C'est un bon échantillon.

Le premier ministre du pays—et en passant, je n'ai pas l'intention de m'en prendre à lui; Dieu sait que le premier ministre du pays porte de lourdes responsabilités, tout comme les autres députés d'ailleurs—mais il dit: «Monsieur le maire Magnacca, je désire vous remercier de votre télégramme du 14 septembre concernant les trains transcontinentaux du Canadien-National (il voulait dire le Pacifique-Canadien). J'ai pris note de la protestation de la ville de Brandon, et aussi du fait que vous avez envoyé une copie de votre télégramme à mon collègue, le ministre des Transports. Cordiales salutations personnelles.»

Et cela ne finit pas. Tout le monde accuse réception du télégramme et le passe à quelqu'un d'autre, au point que nous ne savons pas à qui parler. Nous sommes finalement arrivés à la conclusion que si nous envoyons un télégramme à tous les ministres, nous obtiendrions peut-être un peu d'attention. Nous avons reçu des protestations de loyauté, mais rien de plus, soit du bureau du premier ministre, soit du bureau de M. Pickersgill. A la fin, c'est seulement votre comité qui nous a entendus et qui nous a permis de dire ce que nous avions à dire, qui nous a posé des questions. Mais en plus de cela jamais nous n'avons eu l'occasion de parler à la Commission des transports ou aux ministres. A mes yeux, c'est une terrible tragédie que nous en soyons au point d'avoir à nous présenter continuellement devant un comité comme le vôtre pour faire connaître nos problèmes.

Je crois, monsieur le président, que vous savez tous que l'abandon de trains n'est pas une chose nouvelle; cela dure depuis tant de mois et d'années que maintenant vous avez vraiment des problèmes. Mais au cas où vous n'en auriez pas, j'ai ici des exemplaires du mémoire à distribuer si vous les voulez. Merci.

Ces abandons se succèdent depuis si longtemps que la disparition des chemins de fer semble inévitable. Le Pacifique-Canadien et le Canadien-National diront ce qu'ils voudront, mais ils ont nettement déclaré à diverses reprises qu'ils allaient cesser de transporter des voyageurs. Pourtant, nous savons, vous et moi, que le Pacifique-Canadien n'a pas débuté avec une ficelle. Il a débuté avec de l'argent et des terres appartenant au pays.

Monsieur le président, je vais donc donner lecture du mémoire et je promets de vous en mettre les copies entre les mains. C'est hier après-midi seulement que j'ai su que je vous présenterais moi-même le mémoire ce matin. Cependant, j'en ai trois exemplaires ici et je me fais un plaisir de vous en donner un; le troisième est à la disposition de qui le voudra.

Monsieur le président et messieurs, nous nous présentons devant vous à titre de représentants du comité au premier palier gouvernemental, de représentants de tous les citoyens, les manufacturiers, les cultivateurs, les journaliers, les détaillants et, principalement et fondamentalement, les milliers de citoyens de nos villes et de nos villages.

Fondamentalement, les accords sanctionnés par les lois de 1880 ne sont pas différents aujourd'hui de ce qu'ils étaient à cette époque. Permettez-moi de vous dire, et je fais une digression, que je ne connais pas d'entreprise qui ait joui jusqu'à ce jour d'un traitement semblable, qui ait obtenu 25 millions d'acres de terres et 25 millions de bons dollars. Le transport des personnes et

des marchandises est indispensable à notre mode de vie, surtout dans des régions comme celle-ci. Depuis quelques années, on se débarrasse de villes, de villages et de municipalités rurales en leur supprimant le service ferroviaire, si bien que les compagnies ferroviaires sont devenues maîtresses du droit à l'existence dans nos campagnes. Le Pacifique-Canadien a préparé en grande partie sa propre ruine en abandonnant ce qui lui rapportait le plus, comme les contrats postaux et les services de messageries et autres, indispensables dans son entreprise, sans compter le service-voyageurs, qu'il a dégradé au point d'en dégoûter le public en général.

Nous proposons, messieurs, que vous obteniez une analyse indépendante des comptes du Pacifique-Canadien en retenant les services d'experts dans ce domaine afin de vérifier les pertes qu'il prétend avoir subies.

Ne traitons pas trop à la légère les concessions accordées à cette société ferroviaire privée sous forme de terres, de droits miniers, d'emprises et de subventions en espèces, car elles lui ont été accordées à condition qu'il soit fidèle à ses engagements envers la population du pays. Nous payons encore pour ces concessions à cause des exonérations d'impôts qu'on lui a accordées dans tout le Canada.

Je tiens à citer quelques extraits du *Sun*, de Brandon, qui touche, je pense, à nos intérêts à tous. C'est le journal du 11 mai, celui d'hier soir, et je propose au *Sun* d'en mettre des exemplaires à la disposition de tous les membres du Comité, plus une provision de réserve si nécessaire. «Ceux qui n'acceptent pas la position du Pacifique-Canadien, ce qui comprend presque toute la population de l'Ouest canadien, estiment que le Pacifique-Canadien a des responsabilités envers la population du Canada, en raison de ce qu'il a obtenu en 1880, 25 millions de dollars comptant et 25 millions d'acres de terres. Ces largesses, prétendons-nous, ont donné au Pacifique-Canadien l'obligation de fournir les services indispensables même quand ces services sont moins que profitables. En second lieu, nous avons vraiment besoin de savoir si le Pacifique-Canadien peut se comporter comme société privée, comme les autres sociétés privées, sans aucune directive gouvernementale. Le Pacifique-Canadien a pris sur lui de présumer qu'il peut le faire et, en l'absence d'une politique nationale en matière de transport, c'est à la population qu'il incombe de protester contre l'attitude de cette compagnie ferroviaire, une population qui a un urgent besoin de plus de moyens de transport. Comme partie constituante du potentiel industriel, Brandon a besoin du *Dominion*. Mais en plus de cela, Brandon, comme partie intégrante de l'Ouest canadien, a besoin d'une définition législative claire et nette de la responsabilité des chemins de fer de la nation. Sans une telle définition, nous assisterons à l'atrophie de services indispensables, et à l'ajournement des destinées de la ville.»

Je cite un autre extrait du *Sun*, du 10 février cette fois, avant notre voyage dans l'Est en 1966: «La Commission des transports a décidé qu'elle n'obligerait pas le Pacifique-Canadien à exploiter le *Dominion* cet été. Nous nous y attendions. Cela concorde en effet avec la dernière décision de la Commission, qui avait accepté, en principe du moins, les motifs invoqués par la compagnie pour discontinuer le service transcontinental.»

En annonçant sa décision, cependant, la Commission a dit que le Pacifique-Canadien serait tenu de garder le matériel roulant du *Dominion* disponible pour une remise éventuelle en service dans l'été de 1967. Il semble que cela soit loin de concorder avec une décision antérieure de la Commission. Le Pacifique-Canadien et ceux qui avaient milité pour un renversement de la décision du 7 janvier seront probablement désappointés. Il semble que la

Commission des transports applique dans le vide les principes qui la régissent. L'absence de volonté du gouvernement fédéral, l'absence de directives du ministre des Transports, M. Pickersgill, et surtout, l'absence d'une loi moderne énonçant une politique nationale en matière de transport ont forcé la Commission des transports à rendre des décisions en cherchant sur quoi les appuyer. La nation, et surtout les Prairies, qui sont condamnées à souffrir le plus de la discontinuation du *Dominion*, ne peuvent pas attendre plus longtemps que le gouvernement fédéral fasse adopter une loi du transport inspirée de principes qui concilient les intérêts privés et les besoins de la population.

Le gouvernement ne saurait agir avec trop de précipitation pour mettre fin à l'érosion constante des services de transport dans les provinces de la Prairie. Comme région, nous essayons de grandir et l'absence d'une politique nationale en matière de transport est un obstacle indiscutable.

Monsieur le président, quand je contemple le monceau de mémoires présentés aux différents comités, régies, commissions d'un bout à l'autre du pays, j'en suis presque à me demander qui aura le courage de lire toute la paperasse accumulée au cours des six derniers mois. Il y a là les mémoires qui ont été présentés à votre comité et aux autres comités du gouvernement. Honnêtement et sincèrement, pourquoi ne revenons-nous pas aux raisons fondamentales qui nous font demander que le Pacifique-Canadien rétablisse le «Dominion» et ne faisons-nous pas table rase de tous les «si», les «attendu que» et les «considérant». Vous-même, monsieur le président, vous avez été très courtois quand nous sommes allés dans l'Est rencontrer votre comité. Vous savez ce que nous avons dit. Ce que nous allons dire ce matin ne sera en grande partie qu'une répétition, mais nous espérons qu'une fois de retour là-bas vous vous rendrez compte que nous, dans les Prairies, nos avons des obligations envers nos gens à cause des concessions que nos pères ont faites au Pacifique-Canadien.

Je crois qu'il faudrait trois bataillons de comptables seulement pour calculer l'intérêt des 25 millions de dollars depuis 1880. Il leur faudrait plusieurs semaines pour nous donner la réponse et pour nous dire quel montant le Pacifique-Canadien devrait être invité à rembourser au gouvernement canadien et à la population canadienne.

Considérons les terres données, soit 25 millions d'acres. Monsieur le président, je suis un courtier en immeubles. Même en vendant ces terres aujourd'hui à $10 l'acre, ce qui équivaudrait à les donner, il y en aurait pour des milliards de dollars. Combien de ces terres ont été vendues? Le produit des ventes a-t-il servi à maintenir les services ferroviaires qui ont servi de prétexte à ces concessions? Non, monsieur. La compagnie exploite aujourd'hui toutes sortes d'entreprises et son service-voyageurs est devenu insignifiant dans l'ensemble de son empire.

Je veux vous avertir, monsieur le président, vous-même, le Comité et le Pacifique-Canadien, que les compagnies ferroviaires reviendront un jour en rampant, en nous suppliant pour avoir le privilège de remettre leurs lignes en service, cela le jour où les routes ne pourront plus suffire au transport des marchandises et des voyageurs avec autobus, automobiles, camions, etc. Retenez bien ce que je vous dis. Nous aurons des artères à voies multiples, les unes pour les camions, les autres pour les automibiles. Il leur faut regarder en avant. Les chemins de fer ont traversé deux dépressions, deux grandes grèves; ils ont traversé deux grandes guerres; et maintenant ils nous disent que le service-voyageurs n'est pas payant dans notre pays. Dans ma profession, monsieur le

président, je ne peux pas demander de comptes à chaque chef de service, mes bénéfices ne sont pas comptés à la journée, à la semaine ou au mois. Ils sont comptés à l'année. Je ne m'occupe pas du service le plus faible. Je compte sur le service le plus fort pour me faire surnager. Je suis sûr que le Pacifique-Canadien fait exactement la même chose. Mais quand il parle de pertes, il parle toujours de son service-voyageurs et dit: «Nous perdons de l'argent». Ils perdent tant d'argent, monsieur le président, que lundi matin encore—je ne vous mens pas—certaines personnes ont vainement tenté de réserver des places à bord du Pacifique-Canadien et du Canadien-National. Si vous projetez un voyage longtemps d'avance, pour le mois de juin ou la fin de juin, par exemple, ils vous diront exactement quelles réservations ils ne peuvent pas et quelles réservations ils peuvent vous accorder.

Monsieur le président, c'est une question de la plus haute gravité. Il s'agit des deux grands réseaux ferroviaires du pays. Ils constituent l'essence même de notre vie à travers ce vaste Canada. Nous comptons sur les deux réseaux pour garder nos collectivités en contact. Pourtant, visitez le sud-ouest du Manitoba et vous y verrez des villes que l'abandon de voies ferrées a fait déserter. Maintenant que vous avez les exemplaires, j'espère que vous étudierez ce texte d'une façon vraiment sérieuse et j'espère, monsieur le président, qu'une fois de retour chez vous, vous vous mettrez à la tâche et que vous vous occuperez de nous, les gens de l'Ouest.

Je ne veux pas dire, en répétant ce que j'ai déjà dit, que toutes les bonnes choses sont dans l'Est, car je crois que parmi vous il y a des hommes venant des régions du Canada les plus éloignées; nous ne parlons pas le langage du régionalisme provincial; nous parlons comme Canadiens, citoyens d'un grand pays; nous parlons de choses qui sont bonnes pour chaque province du Canada. Pourquoi pas? Ce qui est bon pour le Nouveau-Brunswick est bon pour la Colombie-Britannique, et bon pour le Manitoba. Mais vous nous étranglez peu à peu dans cette province par ces abandons successifs. Voyez toutes ces petites et jolies villes. Plusieurs d'entre vous, ou les parents et les grands-parents de plusieurs d'entre vous sont nés dans cette partie du pays. Aujourd'hui, si vous voulez prendre un train, il vous faut venir à Brandon, et Brandon n'a qu'un départ et une arrivée de train par jour. Nous vous conduisons donc par la route à Brandon-Nord, 12 milles plus loin, et là, vous êtes dans la Prairie. Croyez-moi, quand il fait 30° sous zéro, il est affreux d'attendre un train pendant deux ou trois heures. Vous avez été très chanceux, monsieur le président, de n'être qu'une demi-heure en retard ce matin, quelles que soient les excuses. Nous avons continuellement ce problème. Je n'en blâme pas le Pacifique-Canadien, car c'est une chose dont il n'est pas tout à fait maître.

Encore un mot, monsieur le président, et j'aurai fini. Mon épouse et moi, nous avions réservé des places à bord du Pacifique-Canadien il y a quelques années. Nous sommes partis de Brandon par une belle journée comme celle-ci. N'est-ce pas que c'est une merveilleuse matinée? Je crois que les gens de l'Est et de l'Ouest devraient apprendre que le Manitoba a beaucoup de soleil. Et il est gratuit! C'est une chose qui n'est pas taxée. Nous avons pris le train, croyant être à Calgary le lendemain matin. Monsieur de Calgary, où êtes-vous? Quelle belle ville! Nous nous sommes dit: «Oh, nous voici à Calgary.» J'ai dit à ma femme: «Regarde par la fenêtre pour voir où nous sommes.» Elle a levé le store et elle a lu: «Alcorn, Manitoba». Il y avait eu un accident sur la voie la nuit précédente. Nous avons perdu toutes nos réservations jusqu'à la côte, jusqu'à Seattle, jusqu'au fond de la Californie. Je vous préviens qu'une seule erreur dans vos réservations vous les fait perdre toutes. La concurrence est si vive que vous ne pouvez même pas vous rabattre sur un second choix.

Ce service-voyageurs nous est si indispensable ici et dans toute cette partie de la province du Manitoba que les horaires du chemin de fer décident si nous devrons nous rendre à Winnipeg ou ailleurs vers l'Ouest ou vers l'Est pour prendre un avion. Je vous assure qu'il faut beaucoup d'imagination. Il nous reste encore le *Canadian*, si nous pouvons compter le garder, ou le National-Canadien pour aller à Brandon-Nord aux petites heures du matin, ce que je fais environ une fois la semaine; à 5 heures du matin, je me lève et j'attrappe le train de 6h 10 ou de 6h 20 pour Brandon-Nord. Si cela est suffisant maintenant, je me demande pourquoi ce n'était pas suffisant il y a des années, alors que les cultivateurs n'étaient pas aussi nombreux que maintenant. Les collectivités sont plus fortes maintenant que jamais. Toute la province s'industrialise. Nous avons besoin de moyens de transport plus que jamais auparavant. Comme compagnie privée, le Pacifique-Canadien a une grande responsabilité envers les citoyens de notre localité comme envers toutes les collectivités du pays. Sur ce, monsieur le président, à moins qu'on ait des questions à poser, je vais me taire avant que la colère me fasse faire une apoplexie.

Le PRÉSIDENT: Assoyez-vous un moment, monsieur le maire.

Avant qu'on vous pose des questions, monsieur le maire, je tiens à dire que le Comité fait ce voyage avec l'approbation unanime du premier ministre lui-même, du ministre des Transports et du gouvernement. Nous n'aurions certainement pas pu faire ce voyage sans que le gouvernement approuve les dépenses de ce voyage que nous faisons pour constater les faits sur place. Je vous donne personnellement l'assurance que ce voyage de constatation a été jugé très important.

Quant à la façon dont le Comité fait son travail, il besogne depuis le début de février et il étudie attentivement. Vous auriez dû nous voir hier à Moose Jaw, où nous avons entendu 14 mémoires dans la matinée, l'après-midi et la soirée, et vous auriez admis que le Comité est vraiment très préoccupé par le problème que vous nous avez exposé ici.

Avant de passer aux questions, j'ai une nouvelle à annoncer. On m'apprend que le député de Brandon-Souris, l'hon. M. Dinsdale, a eu un nouveau fils ce matin et le Comité en est très heureux. Nous offrons nos sincères félicitations à M. Dinsdale et à son épouse. Maintenant, les questions. Monsieur Olson.

M. OLSON: Votre Honneur, sans entrer dans la question de savoir si une obligation morale ou juridique pèse sur le Pacifique-Canadien et sans discuter la question économique ou les bénéfices, les voyageurs ont-ils besoin d'un service supplémentaire par rail pour accéder au Manitoba ou en sortir, en plus des besoins que peuvent satisfaire les services actuels?

M. MAGNACCA: Je réponds oui sans la moindre hésitation.

M. OLSON: Arrive-t-il constamment que des réservations soient refusées?

M. MAGNACCA: Monsieur le président, me poser à moi cette question, c'est me demander de vous vendre des marchandises qu'il y aurait dans un wagon vide. Il n'y a qu'un seul train qui arrive ou qui parte. Par conséquent, il a fallu trouver un autre moyen de transport.

M. OLSON: Je suis curieux de savoir si les gens ont exprimé le désir d'avoir cet autre moyen de transport, ou bien y a-t-il beaucoup de gens qui désirent utiliser le rail pour venir à Brandon ou en partir et que le Pacifique-Canadien ne peut pas satisfaire avec le seul train qu'il exploite?

M. MAGNACCA: Le seul train dont vous parlez, c'est le *Canadian*?

M. OLSON: C'est le seul que vous avez?

M. MAGNACCA: C'est vrai. Si vous y montez, vous serez chanceux si vous trouvez un siège.

M. OLSON: Y a-t-il aussi des gens qui demandent des places et qui ne peuvent même pas monter à bord?

M. MAGNACCA: Je ne connais personne qui ait essuyé un refus catégorique et qui s'en soit plaint à moi. On se plaint de ne pas pouvoir obtenir de réservations, mais personne ne s'est plaint d'avoir essuyé un refus catégorique en demandant une place pour un voyage en particulier; mais en projetant d'avance, on ne peut pas obtenir de réservations.

M. OLSON: Oui, mais les gens qui demandent une réservation expriment le désir de voyager par train et, s'ils ne peuvent pas obtenir une réservation, ils se trouvent éconduits.

M. MAGNACCA: C'est exact.

M. OLSON: Vous avez dit qu'il y avait manque de volonté directrice, manque de directives et manque de politique nationale. Pensez-vous que le Comité devrait peut-être présenter un rapport intérimaire pour s'occuper des besoins immédiats, quitte à préparer aussi un rapport pour l'avenir?

M. MAGNACCA: Oui. Je pense que le Comité, monsieur le président, devrait demander le rétablissement immédiat du *Dominion* numéro un. Ensuite, il devrait demander au gouvernement fédéral d'établir une fois pour toutes une politique nationale qui décidera si nos réseaux ferroviaires doivent continuer de fonctionner et s'ils ont les moyens de continuer de fonctionner.

M. OLSON: Votre Honneur, le gouvernement fédéral—je ne devrais pas dire le gouvernement fédéral, bien que le gouvernement fédéral soit sûrement intéressé—mais le Parlement fédéral nous a demandé de lui faire des recommandations.

M. MAGNACCA: Oui, bien sûr. Je le regrette. Je voulais parler du Parlement. Nous, les Canadiens, et moi-même à titre de maire, quand nous parlons du gouvernement du jour, nous faisons abstraction des partis et nous parlons de l'ensemble de ceux qui composent le Parlement.

M. OLSON: Pour l'avenir immédiat, vous dites que le *Dominion* devrait être immédiatement rétabli. A votre avis, devrait-il être rétabli sur une base de 12 mois, ou plus particulièrement pour la saison de l'été?

M. MAGNACCA: Je crois qu'il devrait être rétabli au moins jusqu'à la fin de l'année du centenaire, et nous espérons qu'alors les représentants du peuple auront fait une enquête pour établir si ce réseau peut ou ne peut pas continuer de desservir la population du pays.

M. SHERMAN: Monsieur le maire, vous avez dit dans votre exposé, si je vous cite correctement, que cette semaine même il n'y avait pas de réservations disponibles pour certaines personnes à bord du Pacifique-Canadien?

M. MAGNACCA: C'est exact.

M. SHERMAN: Entendez-vous par là, monsieur, qu'il se fait des distinctions injustes dans la distribution des places disponibles? A qui a-t-on refusé ces places?

M. MAGNACCA: Non. Je vais préciser. Comme vous le savez, ou peut-être ne le savez-vous pas, le Pacifique-Canadien a diminué le personnel de ses gares. Par exemple, un de nos amis du Sud ici, dont un parent était mort dans l'Est et qui voulait prendre le train de minuit, est arrivé assez tôt, mais la gare était fermée et il n'a pu obtenir de réservations. Il est monté à bord du train et a trouvé un siège libre, mais il n'avait pas pu faire de réservations. Il a simplement tenté sa chance. Pour le cas où vous ne le sauriez pas, à Brandon, il faut qu'on se réserve un siège.

M. SHERMAN: Cette règle s'applique à tout le monde. Vous ne dites pas qu'il est plus facile à certaines gens qu'à d'autres de se réserver des places.

M. MAGNACCA: Non. Si j'ai laissé entendre qu'il y avait des préférences ou des distinctions de classes, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Il importe peu que vous soyez noir, rouge, blanc, vert, bleu ou brun, ni à quelle religion on appartient, ni de quel endroit on vient. Il n'est pas question de cela.

M. SHERMAN: Une seule autre question, monsieur le maire. Comme vous le savez, le Pacifique-Canadien soutient avec énergie, naturellement, que la clientèle du *Dominion* avait diminué avant l'élimination de ce train et avant que le Pacifique-Canadien ait restreint son service-voyageurs dans l'Ouest. A votre connaissance, à Brandon et dans cette partie de l'ouest du Manitoba, est-ce que la clientèle des trains du Pacifique-Canadien est toujours demeurée forte?

M. MAGNACCA: Elle l'était jusqu'à la réduction des trains. Je veux dire qu'il n'y avait pas de problème il y a trois ou quatre ans.

M. SHERMAN: Vous n'avez observé aucune diminution de la clientèle?

M. MAGNACCA: Non. Les gens voyageaient par chemin de fer comme d'habitude et les gens aiment voyager par chemin de fer, mais ils ne le peuvent plus.

M. O'KEEFE: Monsieur le président et monsieur le maire, une seule et brève question qui n'est peut-être pas pertinente. Au début de votre discours, monsieur le maire, vous avez mentionné un télégramme du premier ministre du Canada. Vous avez dit, ou du moins vous avez laissé entendre qu'il ne connaissait pas la différence entre le Canadien-National et le Pacifique-Canadien. Je vous fais observer, monsieur, que cette erreur a pu être commise par un télégraphiste. C'est possible.

Le PRÉSIDENT: N'entrons pas dans un problème de sémantique, monsieur O'Keefe. Avez-vous d'autres questions à poser?

M. O'KEEFE: Encore une. Admettons que les services ferroviaires ont besoin d'être revisés dans la région. Prétendez-vous que cela résulte d'un besoin aussi bien que d'un désir?

M. MAGNACCA: Il y a un besoin et il y a un désir à cause de l'expansion soudaine de nos industries et de nos autres modes de vie dans cette partie de la province. Je ne parle que de cette partie de la province. Depuis deux ans, notre développement industriel a été considérable—je ne dis pas phénoménal parce qu'on ne doit jamais être satisfait—mais en dépit de la croissance de l'industrie nos services ferroviaires ont diminué au point qu'il ne reste à peu près plus qu'un train entrant et sortant.

M. BALLARD: Ce Comité n'est pas doté du pouvoir de remettre le *Dominion* en service, car la décision dans cette affaire doit être prise par le gouvernement actuel, et le conseil des ministres, et nous ne pouvons que faire certaines recommandations. En réalité, elles sont prises à longue échéance et ont suivi le cours des événements. Le Maire comprend-il bien la situation?

M. MAGNACCA: Je sais très bien que ce Comité peut être aussi puissant qu'il le veut bien, qu'il peut recommander la remise en service des trains du Pacifique-Canadien au Parlement actuel, en ajoutant que cette recommandation est faite dans l'intérêt de l'Ouest du Canada et même de tout le Canada. Vous pouvez y mettre suffisamment de vigueur pour qu'on vous écoute, car vous êtes réellement les représentants du peuple de ce pays.

M. BALLARD: Merci de la confiance que vous nous témoignez.

Le PRÉSIDENT: Merci monsieur le maire, de votre tel bel exposé.

Nous serons heureux de vous réentendre plus tard dans la journée. Merci beaucoup, monsieur. Nous entendrons maintenant le maire Henderson de la ville de Portage-la-Prairie.

Vous vous rappellerez, messieurs, que le maire Henderson était avec nous à Ottawa, et nous essayerons de le maintenir dans la bonne voie afin qu'il ne s'égare pas à nouveau du sujet.

Ce sera un exposé oral messieurs,

M. HENDERSON: Monsieur le président, vous dites que vous aimeriez que je reste dans la bonne voie. Je me demande si vous voulez parler de la voie qui mène à Ottawa car j'essaie d'y arriver depuis fort longtemps!

Et j'ai l'intention de continuer d'essayer. Il m'a suggéré de m'asseoir et je crois que c'est ce que je vais faire.

Tout d'abord, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je désire me joindre au maire Magnacca pour vous souhaiter à tous la bienvenue dans cette partie du Canada.

Quelques-uns d'entre vous la connaissent peut-être, et d'autres en sont peut-être à leur premier séjour. Si vous n'avez pas déjà vu cette partie du pays vous vous rendrez compte à quel point elle est vaste. Nous avons des localités qui sont presque aussi grandes qu'une province entière. Et je pense à la province dont je suis originaire, celle de l'Île du Prince-Édouard. C'est un territoire vaste relié par un réseau de communications. Notre président nous a déclaré qu'un système de communication ne nous a pas fait défaut, et que les communications dans les deux sens ne nous ont pas fait défaut. Mais certains d'entre nous sont préoccupés par le fait qu'un de ces réseaux de communications se désintègre et cela à un rythme très rapide.

Quelques-uns ont même qualifié la Canadian Pacific Railway de compagnie ferroviaire canadienne en voie d'extinction; elle l'est sous plusieurs rapports et ses services disparaissent graduellement de notre pays.

Je crois, monsieur, que c'est une excellente idée de vous être rendu ici. Je ne sais pas si vous êtes déjà venu dans cette partie du pays? Êtes-vous déjà venu ici?

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur.

M. HENDERSON: Eh bien maintenant, vous pourrez mieux comprendre nos problèmes. Vous voyez maintenant en quoi consiste le service aérien entre Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ce ne sont que deux villes avec un arrêt intermédiaire. Parfois on peut obtenir un service aérien de Winnipeg à Régina

et Vancouver, mais la région est vaste. Certaines personnes et le Pacifique-Canadien disent qu'à cause de l'augmentation du trafic voyageur par air le nombre des voyageurs qui empruntaient le *Dominion* diminuait sans cesse.

Comment une personne saine d'esprit peut-elle dire de telles choses lorsqu'on parle de Winnipeg, Calgary et de Vancouver. Qu'y a-t-il entre ces villes? Tout, c'est-à-dire tout l'Ouest du Canada.

J'ai sous les yeux le 85ième rapport annuel de l'assemblée générale des actionnaires du Pacifique-Canadien, dont je citerai des passages. On ne parle pas du chemin de fer, mais uniquement du Pacifique-Canadien. Ce rapport est du 10 mai 1966.

J'aimerais que vous puissiez acquérir une meilleure vue d'ensemble de cette partie du pays en allant vers le nord où vous verriez tout ce qui dépend du transport ferroviaire; Flin Flon; Thompson, le deuxième gisement de nickel au monde, la rivière Nelson où un projet d'aménagement hydro-électrique d'un milliard de dollars débute en collaboration avec la province du Manitoba et le gouvernement du Canada; Grands Rapids, un investissement de 140 millions de dollars en énergie hydro-électrique. Tout cela se trouve au nord d'ici. Ces endroits doivent avoir accès aux voies ferrées quelque part, et si nous sommes dépourvus du service des voyageurs et du service de marchandises nous en subirons les inconvénients. Pourtant, nous avons suffisamment d'inconvénients ici dans l'Ouest sans alourdir notre fardeau.

Il y a quelques jours nous avons eu 21.4 pouces de neige à Portage. Réfléchissez à une chose. Lorsqu'on interdit le transport par autobus et par voitures, que nous reste-t-il si nous n'avons aucun moyen de transport. La Gendarmerie Royale n'a pas voulu nous laisser emprunter la route, même si nous n'avions pas l'intention de conduire à grande vitesse.

C'est ici que nous vivons, c'est à cette région que nous avons consacré notre temps et nos talents, c'est une région que nous essayons de bâtir et qui contribuera à l'essor de la nation. Il ne peut y avoir de Canada sans l'Ouest Canadien. Je me soucie peu du nombre d'entre vous qui sont originaires de l'Est. Je le suis moi-même. Il ne peut y avoir de Canada sans l'Ouest canadien. L'Ouest canadien est la source d'alimentation de notre nation. C'est de là que provient l'alimentation fondamentale de notre peuple. Il faut donc examiner ce problème sous un angle national, et nous rappeler que notre nation a été retenue pendant très longtemps dans son essor avant l'inauguration d'un réseau ferroviaire. C'est ce facteur qui a contribué à l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération en 1971. C'est ce qui amena l'Île du Prince-Édouard dans la Confédération en 1873, c'est-à-dire la garantie d'un moyen de communications constant. Chez nous dans l'Est, c'était entre l'île et la terre ferme. Ici, c'est entre Winnipeg et la Colombie-Britannique.

J'ai apporté le chapitre 1 Victoria 44, qui remonte à très loin. Au sujet de l'établissement d'une Société ayant pour but de construire un chemin de fer jusqu'au littoral Ouest et d'englober la Côte Ouest dans la Confédération, l'article 7 déclare «Le chemin de fer construit en vertu des modalités contenues aux présentes sera la propriété de la compagnie et en attendant le parachèvement de la section de l'Est et de la section du centre, le gouvernement transférera à la compagnie la possession et le droit de travailler, d'exploiter les diverses portions du *Canadian Pacific Railway* déjà construites ou qui seront parachevées; et au parachèvement de la section Est et de la section centrale le

gouvernement transférera à la compagnie, ainsi qu'un nombre convenable de gares dotées du service d'aqueduc mais sans outillage, les portions du *Canadian Pacific Railway* construites ou devant être construites par le gouvernement qui seront alors terminées. Au parachèvement du reste de la partie du réseau ferroviaire que doit construire le gouvernement, cette partie sera également transférée à la compagnie et le *Canadian Pacific Railway* deviendra et demeurera par la suite la propriété absolue de la compagnie, et la compagnie devra, par la suite et pour toujours, maintenir, exploiter et faire fonctionner efficacement le *Canadian Pacific Railway.*» Certains déclarent que cela n'a rien à voir avec les voyageurs, mais si vous continuez la lecture vous constaterez que le passage suivant traite des voyageurs: Ladite *Canadian Pacific Railway* recevra et transportera tout le trafic voyageurs et marchandises en provenance ou à destination de n'importe quel endroit situé sur la voie ferrée de toutes les compagnies ferroviaires nommées ci-dessus empruntant les voies du *Canadian Pacific Railway* ou d'une partie d'entre elles.» Donc ce n'est qu'un simple jouet de l'imagination de dire qu'on ne parle pas de l'efficacité du service des voyageurs tout autant que de l'efficacité des autres services.

M. REID: Monsieur le président, pourriez-vous nous citer la référence afin de nous éclairer.

Le PRÉSIDENT: C'est la loi de 1881, monsieur Reid.

M. HENDERSON: C'est l'article 24. Je suis certain que le Comité en possède des exemplaires. Je suis convaincu que nous en avons tous un exemplaire mais il est bon parfois de se rafraîchir la mémoire.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Reid n'a pas bien compris quelle Loi nous citions ou de quelle page vous vouliez parler?

M. REID: Je cherchais le numéro de la page.

M. HENDERSON: C'est la page 33, article 24.

Je représente ici aujourd'hui la ville de Portage-la-Prairie et ses habitants; je représente aussi le *Manitoba Urban Association,* qui m'ont mandé de les représenter à ce Comité.

Un point fondamental de toute cette discussion est le suivant: Qu'est-ce qu'un contrat? Nous avons ici des personnes versées dans la jurisprudence.

Que signifie ce terme? Qu'est-ce que cela signifiait lorsqu'en 1881 le gouvernement canadien de l'époque a déclaré «Nous allons vous donner 25 millions de dollars et 25 millions d'acres de terrain»? Si nous examinons article par article, qu'est-ce que cela signifie? Qu'est-ce que cela veut dire lorsqu'ils ont déclaré par la suite qu'ils exploiteraient avec efficacité et à jamais le *Canadian Pacific Railway?* Que signifie ce contrat? Est-ce un contrat dont ces gens peuvent s'évader sous le couvert. Cela signifie-t-il qu'ils ont pris 25 millions de dollars et 25 millions d'acres de terrain, les ont utilisés à leur gré pendant toutes ces années, et ont amassé une fortune. Ils peuvent prétendre qu'ils ne gagnent pas d'argent. Dans son rapport, M. Crump se vante des bénéfices réalisés. Il se sert peut-être du *Dominion* pour transporter l'argent quelque part, je n'en sais rien.

Il dit ici, «Le programme d'expansion de Canadian Pacific Investments et de ses affiliés continue de progresser», et je suis d'accord avec lui, tout sauf le service des voyageurs. «Le programme de forage de Canadian Pacific Oil and Gas pour 1966 est très vaste», je pourrais en dire autant de l'air chaud, «et Marathon Realty ont annoncé de nouveaux projets d'expansion à Calgary et Nanaïmo, C.-B.» Ils ont établi une société immobilière pour faire des transactions avec leurs propriétés. Aucune de ces transactions ne se fait plus par le

Canadian Pacific Railway comme autrefois. Ils ont maintenant Marathon Realty. Nous avons traité avec Marathon Realty dans notre propre ville pour obtenir une voie surélevée ou un échangeur nord-sud au-dessus de la voie du N.-C. et du P.-C.

«Cominco poursuit son programme dynamique d'expansion sur une base globale...». Pas surprenant qu'ils nous oublient; pas étonnant qu'ils oublient le voyageur qui essaie de retenir une place sur un train qui n'existe même plus, le *Dominion*. Pas étonnant qu'on nous oublie. Ils voient les choses sur une base globale. Ils veulent des avions pour parcourir l'univers. Ils se vantent de pourvoir instituer un service directement à Amsterdam. Tout cela est contenu dans leur rapport.

Le contrat que le peuple canadien avait signé avec le *Canadian Pacific Railway* par l'intermédiaire du gouvernement du Canada prévoyait un service efficace à perpétuité. Il ne s'agit pas d'un service aérien à Amsterdam, ou d'un service de croisière aux Bermudes, ni de forer des puits de pétrole ou de gas, et tout le reste. Nous ne parlons pas de cela. Ils renient leurs responsabilités envers les citoyens du Canada et le gouvernement du Canada en abaissant l'efficacité du service ferroviaire aux voyageurs.

Certains d'entre nous désirent savoir qui dirige la nation en réalité. Nous sommes inquiets. Nous semblons croire que *Canadien Pacific Railqay* possède trop d'autorité puisqu'ils agissent par l'intermédiaire des membres de la Commission des Transports. Nous nous inquiétons de cela.

La nation canadienne a été reliée par ses moyens de transports et de communications, et cela doit continuer ainsi.

J'ai plusieurs questions à poser et à enregistrer officiellement et j'espère pouvoir avoir une réponse plus tard. Ces questions concernent le service du C.P.R. Tout d'abord, j'aimerais savoir quel a été le nombre de wagons de voyageurs en févrir sur le *Canadian* de Winnipeg à Sudbury, de Sudbury à Toronto et de Sudbury à Montréal. Deuxièmement, j'aimerais savoir combien de sièges vacants il y avait dans ces wagons de Winnipeg à Sudbury, de Sudbury à Toronto et de Sudbury à Montréal. Je crois que ces chiffres seraient très révélateurs; et suis certain qu'ils le seront. Mais j'aimerais que cette déclaration vienne d'eux et non de moi.

J'aimerais savoir à quel moment on a décidé, à la haute direction du Pacifique-Canadien, d'abandonner le *Dominion*. J'aimerais savoir à quelle date. Ils ont déclaré que c'était à la suite des demandes qu'on leur avait formulées de fournir des wagons de marchandises et des diesels pour le transport du blé. J'ai lu un communiqué aux journaux bien avant qu'on parle de blé. J'aimerais qu'ils fassent une déclaration officielle pour savoir à quel moment ils ont décidé d'abandonner le *Dominion* à leur propre réunion d'affaires.

J'aimerais savoir à quel moment ils ont cessé de faire de la publicité pour le service des voyageurs et à quel moment ils ont repris cette publicité. Je voyais une très belle annonce dans le journal l'autre jour. Je crois que c'est à peu près au moment où vous êtes arrivés ici—«Nous avons un service merveilleux maintenant sur le *Canadian*». On avait très bien prévu le moment de cette annonce d'ailleurs fort bien exécutée. J'aimerais savoir à quel moment ils arrêtèrent d'annoncer par l'entremise des moyens de communications de masse et des journaux, et à quel moment ils se remirent soudainemnet à la tâche pour attirer des gens sur le *Canadian*. Ces dates sont très significatives et laissent entrevoir des questions très significatives.

J'aimerais ensuite demander: Qu'est-il arrivé des diesels en service sur le *Dominion*, les a-t-on retrouvés dans la cour de Minnesota? Certains disent que oui. J'aimerais simplement savoir ce que l'on a fait des diesels enlevés sur l'itinéraire du *Dominion*, à quel moment on les a enlevés et à quel endroit ils ont été placés.

Monsieur le président, nous vous avons présenté un mémoire officiel enregistré dans le procès-verbal. Vous avez des mémoires de toutes les parties du Canada. Je doute que vous ayez un mémoire de quelqu'un disant que nous n'avons pas besoin de service ferroviaire ici, sauf peut-être du *Canadian Pacific Railway*. Vous avez entendu les Conseils de ville, vous avez entendu les gouvernements provinciaux, ils soutiennent tous la même chose, à savoir que nous avons besoin et devons jouir d'un système de communications et d'un système de transports qui répondra à l'urgence de la situation à l'heure actuelle.

En me rendant ici aujourd'hui, j'ai été arrêté juste à l'ouest de Carberry, sur une petite voie secondaire. J'ai compté 121 wagons de marchandises sur cette voie secondaire. Cela vous donne certainement une idée de nos besoins sur la voie principale. Les gens de l'ouest du Canada, les gens de nos villes, de nos villages et de nos fermes veulent être rassurés, et nous espérons pouvoir obtenir l'aide de ce Comité. Ils veulent recevoir l'assurance que nous jouirons d'un meilleur service, et si le *Canadian Pacific Railway* désire abandonner complètement son service aux voyageurs, je répète qu'il nous rembourse les 25 millions de dollars en dollars de 1881 et non en dollars de l'époque actuelle, qu'il nous remette 25 millions d'acres de terrain et nous pourrons alors faire fonctionner un chemin de fer. S'ils ne veulent pas le faire, quelqu'un d'autre le peut. Mais il nous faut une certaine assurance, pour notre propre sécurité, que le service continuera.

Une fois de plus le PC a déclaré que le *Canadian* absorberait le nombre de voyageurs qui empruntaient le *Dominion*. Laissez-moi dire ceci: vous êtes arrivés par ce train ce matin. Où avez-vous effectué votre premier arrêt après votre départ de Regina, monsieur le président? Puis-je le demander à quelqu'un ici?

Une VOIX: Nous dormions.

M. HENDERSON: Vous dormiez à partir de Regina? Certainement pas.

Le PRÉSIDENT: Nous avons quitté Moose Jaw vers 2 heures et demie ce matin.

M. HENDERSON: Avez-vous fait des arrêts avant d'arriver à Brandon?

Des VOIX: Oh oui, plusieurs arrêts, y compris une halte.

M. HENDERSON: Oui, on peut faire des arrêts en cas d'urgence, c'est exact. Mais l'itinéraire ordinaire prévoit l'arrêt du *Canadian* à Winnipeg, Portage, Brandon, Regina. Voilà ses arrêts réguliers.

M. ROCK: Oui, mais habituellement, s'il y a des voyageurs à une halte, le train s'arrête.

M. HENDERSON: C'est exact, s'il y a un voyageur à une halte.

M. ROCK: Mais vous ne croyez pas qu'il devrait s'arrêter partout s'il n'y a pas de voyageurs?

M. HENDERSON: Non, mais le *Dominion* avait l'habitude d'arrêter par exemple à Portage, Carberry, Brandon; ce sont là des arrêts réguliers, des arrêts prévus à l'itinéraire.

M. ROCK: Croyez-vous que cela soit nécessaire si aucun voyageur ne doit monter ni descendre.

M. HENDERSON: Il y a plus que des voyageurs sur un service de voie ferrée. J'aimerais simplement que vous sachiez combien d'arrêts vous avez faits en venant parce que vous êtes ici dans un but précis. Et si je comprends bien vous êtes surpris du service, monsieur le président. Je crois que cet aspect est très important. Je n'essaie pas de soulever une discussion, mais je crois que c'est une question raisonnable qu'il faut poser. En consentant à l'abandon du *Dominion*, la Commission des transports a apparemment écouté le plaidoyer du Pacifique-Canadien plutôt que le plaidoyer des gens de l'Ouest. En ce faisant, ils ont mis fin à notre service, un service qui se détériorait de toute façon, et enfin, il ne reste plus qu'un service de voyageurs vers l'Est et vers l'Ouest dans tout l'Ouest du Canada. Nous ne croyons pas que ce soit suffisant. Nous ne croyons pas que ce soit juste. Nous ne croyons pas que le contrat ait été respecté, et nous vous prions d'exercer, je ne dirais pas la pression, mais l'influence nécessaire afin que la Commission des transports ou le gouvernement du Canada donne l'ordre de remettre en service le *Dominion* dans l'Ouest du Canada.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup monsieur le Maire.

M. PASCOE: Monsieur le président, j'allais lui demander s'il désirait que le *Dominion* soit remis en service mais il nous l'a dit dans ses dernières remarques. Mais désire-t-il qu'on remette en service les wagons-lits et les wagons-restaurants, etc.?

M. HENDERSON: Je ne suis pas certain d'avoir bien compris le début de votre phrase, monsieur le président.

M. PASCOE: J'allais vous demander si vous désiriez que le *Dominion* soit remis en service, mais vous l'avez déclaré dans votre dernière phrase. Demandez-vous qu'il comprenne aussi des wagons-lits et des wagons-restaurants, ou devrait-il être semblable à ce qu'il était avant son abandon?

M. HENDERSON: Monsieur le président, je pourrais m'expliquer en ces termes. A Ottawa j'ai demandé le système de retenue. Nous voudrions que le *Dominion* soit réinstallé dans la mesure où ses services sont requis par les voyageurs. On n'exigera pas de wagons-restaurants pour une personne qui désire prendre un repas, mais si le nombre des voyageurs est suffisant, je suis certain qu'il le serait car j'ai vu passer le *Dominion* jour après jour dans notre ville, bondé, l'été dernier. Donc s'il y avait suffisamment de voyageurs, ces services devraient être fournis.

M. PASCOE: C'est tout ce que je désirais, monsieur le président.

M. CANTELON: J'ai une question à poser. A certains endroits où nous sommes passés on a suggéré un service du genre autorail entre Winnipeg et Calgary. Croyez-vous que ceci répondrait aux exigences du service ici?

M. HENDERSON: Monsieur le président, ceci répondrait certainement aux exigences de la circulation locale.

M. CANTELON: C'est ce que je voulais dire.

M. HENDERSON: Certainement.

M. CANTELON: Merci, c'est tout ce que je désirais.

M. FAWCETT: J'aimerais que nous remontions à 1955. J'essaierai d'être aussi bref que possible.

Je crois que vous devez vous rendre compte qu'il faut être réaliste à propos de toute cette affaire. En 1955, les chemins de fer Nationaux du Canada et le Pacifique-Canadien ont fait beaucoup d'efforts pour attirer les gens à voyager par train. C'est à ce moment qu'a été inauguré le train d'acier inoxydable, le *Canadian*. J'aimerais vous demander ceci: Pour quelle raison les gens ont-ils semblé abandonner les chemins de fer à partir de ce moment? Quelle serait cette raison? Il faut examiner la situation sous un angle réaliste. Des efforts ont certainement été faits à ce moment, et apparemment, les voyageurs ont commencé à abandonner les trains.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur Fawcett, le ruban ne peut enregistrer ce que vous dites. Auriez-vous l'obligeance de placer le micro devant vous.

M. FAWCETT: Avez-vous compris ma question? Le point que je voulais soulever est celui-ci; en 1955 les deux entreprises ferroviaires se sont grandement efforcées d'attirer les voyageurs en rehaussant la qualité de leurs services. Je crois qu'ils ont fait ces efforts en toute sincérité et en toute honnêteté en vue d'attirer les gens de nouveau vers les chemins de fer. Mais, évidemment, quelque chose est arrivé. Selon vous, pourquoi les voyageurs ont-ils abandonné les trains, du moins pendant un certain temps? Croyez-vous qu'il s'agisse d'un genre de cycle ou cette situation est-elle due à une raison particulière? Je crois qu'il faudrait préciser la réponse à cette question.

M. HENDERSON: Eh bien, j'aimerais dire tout d'abord que parfois certaines personnes déraillent et même les ministres. Mais pour que les chemins de fer aient à nouveau la faveur du public, souvenons-nous de ceci. Le National-Canadien continue son service et améliore sans cesse ses trains. Ils n'ont pas abandonné l'équivalent du *Dominion*.

A mon avis, cette situation provient de deux ou trois facteurs. Entre autre, la qualité du service a baissé à mon humble avis, lorsqu'ils ont constaté que les wagons d'aluminium ne pouvaient tout combler; ensuite on commença à baisser la qualité des repas et les gens ont fait un autre choix. Certains ont résolu ce problème en augmentant la rapidité des trains comme aux États-Unis et dans plusieurs régions, exemple le Japon. On a fait des réclamations à cor et à cri. Après la guerre, il y eut un grand bouleversement dans les possibilités financières du peuple, qui devint plus indépendant et fut en mesure de s'acheter des voitures; cela fait partie de la réponse. Les gens adoptèrent de plus en plus les voyages par avion; je crois que c'est exact. Mais fondamentalement ce train pouvait continuer de rouler, en particulier pendant l'été, à pleine capacité.

M. FAWCETT: Ceci nous intéresse en particulier, le trafic des voyageurs en été. Diriez-vous que les voies secondaires ont eu un certain rôle à jouer et pourriez-vous nous préciser si le nombre des voyageurs sur les voies secondaires, ou voies d'alimentation, justifie que ces services secondaires soient continués?

M. HENDERSON: Qu'est-il arrivé lorsque j'ai parlé des voies secondaires à Ottawa?

M. FAWCETT: Mais je parle des voies secondaires du service aux voyageurs qui amènent les gens au *Dominion* et au *Canadian*.

M. HENDERSON: Les voies secondaires sont certainement très importantes, extrêmement importantes, pour amener les voyageurs, et les voies secondaires ont été éliminées. C'est certainement important tout comme pour Air Canada.

Par exemple, Air Canada ne veut pas exploiter de lignes secondaires. Ils veulent que quelqu'un d'autre exploite les voies secondaires, amène les voyageurs disons de Flin Flon, de Thompson, de Churchill à Winnipeg où ils les cueilleront pour les transporter de l'est à l'ouest et *vice versa*; en principe c'est la même chose aux chemins de fer.

M. FAWCETT: Mais ne croyez-vous pas qu'on pourrait utiliser d'autres moyens de transport pour amener ces gens à la ligne principale plutôt que de continuer d'exploiter des trains de voyageurs sur des milles et des milles de lignes secondaires où la circulation à mon avis serait très faible?

M. HENDERSON: Bien, monsieur le président, nous n'en sommes pas arrivés à demander la remise en service des voies secondaires, mais nous demandons un service pour ceux qui arrivent sur les voies secondaires, soit par voiture, par avion ou autres moyens de locomotion. Occupons-nous au moins de ces voyageurs.

M. FAWCETT: Je ne veux pas sembler défavorable à votre opinion, mais je crois que dans l'Ouest on est d'avis qu'il faille un service supplémentaire. Mais monsieur le président, je passerai maintenant la parole à quelqu'un d'autre.

M. ROCK: Tout d'abord, monsieur Henderson, je dois dire qu'étant donné que je me rappelle votre dynamisme depuis plusieurs années aux congrès municipaux au Canada et aux États-Unis ainsi qu'aux congrès libéraux, j'aimerais vous poser une question pour enregistrer officiellement cette autre partie.

Vous avez cité la Loi de 1881 et vous avez lu «...et ladite *Canadian Pacific Railway Company* recevra et transportera tout le trafic marchandises et le trafic voyageur en provenance et à destination de». Je ne crois pas que vous vous soyez rendu jusque là.

M. HENDERSON: Oui.

M. ROCK: Cela concerne-t-il seulement certaines entreprises ferroviaires?

M. HENDERSON: Un certain territoire, c'est exact.

M. ROCK: Oui, mais je ne crois pas que vous ayez mentionné cela lorsque vous avez lu ce passage. Je crois que vous avez laissé l'impression qu'il est du devoir de la compagnie de faire cela d'un bout à l'autre.

M. HENDERSON: Monsieur le président, je considère qu'un contrat est une entente qui lie les parties, particulièrement lorsqu'il est passé entre le gouvernement du Canada et un groupe de citoyens du Canada qui forment une société, et en particulier lorsqu'il est signé, scellé et réglé pour 25 millions de dollars et 25 millions d'acres de terrain. A titre de ministre du culte, je lie les gens les uns aux autres pour moins que cela, et fondamentalement c'est un contrat obligatoire.

M. ROCK: Je n'ai qu'une courte question. Combien d'habitants compte Portage La Prairie et savez-vous combien de voyageurs achètent habituellement un billet pour un voyage long et pour un voyage court en provenance de votre localité?

M. HENDERSON: Tout d'abord, dans notre région nous avons deux choses. Nous avons la municipalité de Portage la Prairie qui est une municipalité rurale, et nous avons la ville de Portage la Prairie. Elles constituent deux éléments municipaux distincts. La population de la ville en chiffres ronds, est d'environ 12,500 h.; la population de la municipalité rurale est, en chiffres ronds, de 7,500 h. La région compte environ 35,000 personnes.

Voilà pour la première partie. Et quelle était la deuxième partie?

M. ROCK: Voici la deuxième partie: savez-vous combien de personnes achètent un billet pour un voyage court et un voyage long?

M. HENDERSON: Non, je n'ai pu obtenir ces renseignements. Pour les obtenir il vous faudrait passer par le *Canadian Pacific Railway*, monsieur le président.

Leur système de réservation ne dit pas «Oui nous pouvons fournir un moyen de transport», ou «Non, nous ne pouvons pas». Ce n'est pas comme les avions vous savez.

M. ROCK: Non, mais j'ai cru que peut-être, étant donné que vous avez présenté ce mémoire, vous pourriez nous fournir ces renseignements.

M. HENDERSON: Non, je n'ai aucun accès à de tels renseignements.

M. MACEWAN: Monsieur le président, à titre de membre de la province de la Nouvelle-Écosse, représentant la région de Cariboo que M. Henderson connaît sans doute...?

M. HENDERSON: Très bien.

M. MACEWAN: Je voulais simplement lui demander, puisqu'il est originaire de l'Île du Prince-Édouard, le Jardin du Golfe, s'il est en faveur du parachèvement de la chaussée de Canso.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le maire, voilà la conclusion de l'interrogatoire et j'apprécie votre visite.

M. BYRNE: J'aimerais ajouter que nous soumettrons cette série de questions aux fonctionnaires du PC lorsqu'ils comparaîtront à nouveau devant ce Comité.

M. HENDERSON: J'espère que vous avez l'intention de le faire.

M. BYRNE: Les chemins de fer nationaux du Canada traversent-ils Portage la Prairie?

M. HENDERSON: Oui. On ne peut passer de l'Est du Canada à l'Ouest sans traverser le centre de notre ville. Nous sommes situés à un point névralgique du Canada.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur le maire, ce fut un plaisir de vous revoir.

Messieurs, j'avais l'intention de demander à la Chambre de commerce de présenter son mémoire, mais il est long et il est présenté au nom de la ville, de la Chambre de commerce et de la Commission industrielle. La Commission industrielle de Brandon ne présentera aucun mémoire. Je proposerais qu'étant donné qu'il s'agit d'un long mémoire entraînant de nombreuses questions, nous pourrions peut-être en entendre d'autres plus courts. Je ferai donc appel au maire McNeil, de la ville de Virden, ou aux représentants de la ville de Virden; et nous pourrions ensuite entendre les brefs mémoires du conseiller Penton, du conseiller Box, du conseiller Burneski, de Brandon; nous passerons ensuite au mémoire de la Chambre de commerce et à celui de la Fraternité des employés de trains.

Messieurs, nous avons ici présent Son Honneur le maire McNeil, de la ville de Virden, qui présentera un mémoire au nom de sa ville.

M. MCNEIL: Merci, monsieur le Président. Nous avons un mémoire qui a été présenté aux audiences de l'automne dernier à Winnipeg. Il était plutôt long, et même si nous l'appuyons à fond, j'en ai rédigé un plus court destiné aux audiences d'aujourd'hui.

Le Conseil de la ville de Virden a soumis un mémoire à Winnipeg aux audiences de l'automne dernier. Dans ce mémoire nous avons tenté d'expliquer la nécessité de remettre en service le *Dominion* et d'y intégrer le service de wagons-lits et de wagons-restaurants. Le public voyageur connaissait bien ces services de première qualité. Nous sommes d'avis que le service abandonné était valable.

Nous aimerions aujourd'hui attirer l'attention de la Commission sur la valeur et la nécessité du *Dominion* pour Virden et la région. Virden jouissait d'une halte du *Canadian* avant l'annulation du *Dominion*. A ce titre, le *Canadian* devait arrêter environ 25 jours par mois.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur le maire McNeil, pourriez-vous parler un peu plus fort, s'il vous plaît? Les membres éprouvent certaines difficultés à vous entendre dans cette salle.

M. MCNEIL: Nous avons toujours une halte, mais ceci n'a pas grandement augmenté le nombre de voyageurs. Si je comprends bien, cela est dû principalement au fait que le *Canadian* venant de l'Est et de l'Ouest arrive à Virden pendant les heures où la gare est fermée. Pour cette raison, le public voyageur ne peut connaître l'heure d'arrivée des trains qui sont passablement en retard sur leur horaire. Même si on peut téléphoner au bureau de Brandon, je peux citer entre autres le cas d'une personne à qui l'on a dit que le train était à temps et qui a dû attendre plus d'une heure et demie. Ce n'est pas le genre de service qui encourage le public à utiliser les trains de voyageurs particulièrement très tôt le matin.

Dans le mémoire que j'ai présenté aux audiences l'automne dernier à Winnipeg, nous avons souligné la nécessité d'avoir deux trains de voyageurs dans chaque direction, chaque jour, à environ douze heures d'intervalle. Ce système conviendrait mieux au public voyageur. A l'heure actuelle nous avons un train dans chaque direction tous les jours, ce qui signifie un intervalle d'environ seize heures pour la plupart des villes et villages où les agents ne sont pas disponibles pour la vente des billets et les renseignements. Cela force également le public à voyager seulement au milieu de la nuit.

Après l'abandon du service des voyageurs sur les lignes secondaires, la région avoisinante de Virden a utilisé l'arrêt de Virden du *Dominion*, en particulier pour un long parcours. Virden est doté de routes pavées en direction nord et sud, et la route n° 1 y passe. Cela signifie que les voyageurs d'Antler, Reston, Pipestone et Melita au sud, Birtle, Miniota, Hamiota et Kenton au nord, ainsi que de nombreuses autres villes, utilisaient la halte de Virden car c'était le moyen de transport le plus commode. Toutefois, comme le *Dominion* a été annulé et que l'heure à laquelle passe le *Canadian* a forcé le public voyageur à utiliser d'autres moyens de transport non souhaitables.

Nous vous incitons donc fortement à ordonner au Pacifique-Canadien de remettre en service le *Dominion*.

Monsieur le président, plusieurs questions ont été posées et si je puis me le permettre, j'aimerais donner ma version de ces questions.

La première concernait la nécessité du *Dominion*. On a ensuite demandé s'il y avait eu diminution du revenu avant l'abandon du *Dominion*? J'ai ici quelques chiffres qui nous ont été présentés aux audiences l'automne dernier. Ils fournissent les revenus du *Dominion* pour 1964 jusqu'en juillet 1965. Si l'on s'en tient à ces chiffres, en 1964 le revenu de la poste et de l'express a été très élevé; et en

juillet 1965 ce revenu a été discontinué à cause de l'annulation du contrat de la poste et du contrat de l'express.

En comparaison des chiffres de juillet 1964, on a enregistré une perte de revenus de $226,000 pour la poste et de $5,685 d'express. Les revenus du trafic voyageur ont semblé être plus constants de janvier 1964 à janvier 1965 et chaque mois, c'est-à-dire, février, mars, avril, mai, juin et juillet de 1965 pouvaient être comparés à ces mêmes mois en 1964. Je dirais que cela est un indice qui montre bien que les gens désirent continuer à utiliser le train; mais il a été abandonné.

L'autre question, monsieur le président, est la suivante: en 1955, pourquoi les gens ont-ils abandonné les chemins de fer? J'aimerais remonter à 1955. Si je me souviens bien, nous avions cinq ou six trains venant de l'Est et de l'Ouest chaque jour, et à ce moment les autobus faisaient concurrence aux trains. On pouvait voir arriver l'autobus de 10 à 15 minutes avant ou après l'heure d'arrivée de chaque train. C'était vraiment de la concurrence. A mesure que les trains furent annulés et abandonnés, les autobus n'avaient plus de concurrence et furent aussi abandonnés. Aujourd'hui, je crois que le *Dominion* est nécessaire parce que nous n'avons que deux autobus, je crois, allant à l'Est et à l'Ouest alors que nous en avions cinq ou six. Mais ils n'ont plus à faire concurrence aux trains. Ceci a grandement réduit les possibilités de voyage; et je crois que c'est pour cette raison que les gens ont abandonné les chemins de fer en 1965 à cause de la concurrence très vive des autobus pour les voyages sur de courte distance.

Monsieur le président, dans les chiffres que nous avons ici, nous avons les revenus et nous avons également les coûts variables du *Dominion* à propos desquels j'aurais quelques questions à poser.

Nous n'avons pas le total du revenu de l'année; toutefois, nous avons le total des dépenses de l'année qui démontrent une perte de $10 millions. Mais on remarque à l'entretien de la voie une somme de $1,932,000 ou presque deux millions de dollars. Je ne vois pas quelle différence cela fait de conserver ou d'abandonner le *Dominion* pour ce qui est de l'entretien de la voie; et pourtant on facture ces frais au *Dominion* sous forme de perte.

Il y a aussi les salaires des préposés aux trains qui s'élèvent à $2,144,000; nous remarquons également un autre chiffre représentant les pensions et l'assurance-chômage à $606,000. Les pensions et l'assurance-chômage représentent environ 30 pour cent du total des salaires, ce qui me semble extrêmement élevé.

Je souligne simplement ces chiffres parce qu'on nous a dit que le *Dominion* perd environ 10 millions de dollars par année. Avec des chiffres de ce genre, je ne vois pas en quoi cette déclaration est justifiée.

Merci, monsieur le président.

M. CARTER: Je m'intéresse aux déclarations du témoin à propos de la concurrence entre les autobus et le chemin de fer. Si j'ai bien compris, vous dites qu'au moment où vous aviez quatre ou cinq trains par jour vous aviez également quatre ou cinq autobus à peu près aux mêmes heures.

Lorsque les trains sont disparus, les autobus sont disparus également.

M. MCNEIL: C'est la vérité. C'est ce qui s'est produit. Lorsque les autobus n'ont plus eu à affronter la concurrence des chemins de fer, eh bien...

M. CARTER: Les autobus transportaient-ils suffisamment de voyageurs lorsque les trains fonctionnaient?

M. McNeil: Non, ils ne semblaient pas attirer autant de voyageurs que les trains; mais il y avait toujours un autobus correspondant à chaque train dans chaque direction, soit vers l'Est ou vers l'Ouest.

M. Carter: Qu'est-il arrivé lorsque les trains furent abandonnés? Le nombre de voyageurs augmenta-t-il?

M. McNeil: L'autobus fut également abandonné; nous perdions simplement un autobus chaque fois qu'on abandonnait un train.

M. Carter: Cela me semble étrange, car on serait porté à croire qu'une fois le train parti, le nombre des voyageurs augmenterait dans l'autobus; la compagnie aurait du augmenter le nombre de ses autobus. Vous dites que les autobus sont également disparus. Ce que j'aimerais savoir c'est ceci: le nombre d'autobus a-t-il réellement diminué, ou la compagnie a-t-elle exploité le même nombre d'autobus ayant deux horaires au lieu de quatre ou cinq horaires comme auparavant?

M. McNeil: Non. Ce que j'essaie d'expliquer c'est qu'il s'agissait de concurrence. Les autobus correspondaient à l'horaire des trains vers l'Est et vers l'Ouest, et lorsque les trains ont été enlevés on a laissé les voyageurs pour le prochain autobus, tout simplement. Il est facile de constater qu'on a réduit le nombre d'autobus qui traversent Virden; il est passé d'environ six vers l'Est et vers l'Ouest chaque jour depuis 1955 et a constamment diminué, et je crois qu'à l'heure actuelle deux autobus desservent la ville chaque jour.

M. Carter: Oui; ils faisaient concurrence aux horaires, mais lorsque les trains sont disparus vous avez eu moins d'autobus; leur nombre est passé de cinq à environ deux par jour. Mais à ces deux horaires y avait-il suffisamment d'autobus pour transporter le nombre des voyageurs?

M. McNeil: Oui, je ne crois pas qu'il ait jamais eu un problème de surpeuplement dans les autobus, autant que je puisse en juger. Ils transportent les voyageurs sur de courtes distances, mais ils voulaient faire de la concurrence aux chemins de fer, et ont essayé de leur enlever tous les voyageurs disponibles à ce moment.

M. Carter: Ces autobus étaient-ils exploités par le gouvernement, par la ville, ou par une entreprise privée?

M. McNeil: Je crois que oui.

M. Hymmen: Monsieur le maire McNeil, tandis que nous parlons d'autobus, et étant donné que nous avons déjà parlé ailleurs d'une politique nationale de transport qui coordonnerait les divers moyens de communications, je crois que les autobus ne sont pas tellement éloignés du sujet.

Le maire Henderson a fait allusion aux autobus dans ses remarques et il ne semble pas tellement les favoriser à cause de certaines difficultés en hiver.

J'ai eu l'occasion de parler avec le gérant général d'une compagnie de transport gérée par la province voisine hier. Je lui ai posé des questions précises au sujet des autobus en hiver. Il m'a expliqué qu'en Saskatchewan les routes étaient élevées pour permettre au vent de libérer la route et qu'il y avait très peu de problèmes empêchant les autobus de passer; deuxièmement, il a ajouté que les gens semblaient aimer voyager en autobus et que le nombre de clients augmentait sans cesse.

Je voulais simplement faire ce commentaire au sujet de la question de M. Carter.

Ces autobus secondaires croisaient-ils le chemin de fer à votre point d'arrêt ou bien suivaient-ils une route parallèle?

M. McNEIL: Ils suivaient la route 1, parallèle au chemin de fer, et il était bien facile de voir que si l'horaire du train changeait, l'horaire de l'autobus changeait aussi, puisqu'il y avait un dédoublement des services au même moment à Virden.

M. HYMMEN: On a expliqué, je pense, que ces autobus étaient d'une entreprise privée. S'il y a ici une exigence de transport dont on ne tient pas compte, il me semble qu'il faudrait introduire un peu de corrélation.

M. McNEIL: Je ne vous comprends pas bien, monsieur. Voulez-vous dire que nous devrions patronner les autobus?

M. HYMMEN: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Vous dites que lorsque le *Dominion* fonctionnait, les autobus lui faisaient concurrence et que lorsqu'il a cessé de fonctionner, le nombre des autobus a diminué.

M. McNEIL: C'est une chose que je voudrais clarifier. L'horaire du *Dominion* quand il a cessé de fonctionner l'an dernier—nous ne possédons pas l'horaire des autobus pour cette période.

M. HYMMEN: Une autre question, monsieur. Envisagez-vous le *Dominion* comme il l'était ou comme il l'a été, comme train local plutôt que transcontinental dans cette région?

M. McNEIL: Eh bien, de Virden, et la région que nous desservons est très étendue ici, je croirais qu'un train transcontinental répondrait mieux à la demande, parce que nous desservons au nord et au sud une région étendue où nous avons des routes pavées, comme je le mentionnais dans mon mémoire, et les gens qui se rendaient à Virden en automobile prenaient plutôt le *Dominion* pour de longs voyages en direction est ou ouest.

M. CARON: Pourriez-vous répéter les chiffres que vous avez donnés il y a un moment en ce qui concerne le courrier rapide et le service de voyageurs pour 1964?

M. McNEIL: Oui. Vous voulez dire pour chaque mois?

M. CARON: Eh bien vous les avez donnés pour six mois en ce qui concernele courrier et pour l'année en ce qui concerne l'express.

M. McNEIL: Je n'ai malheureusement pas le total de l'année, mais j'ai ici les chiffres mensuels.

M. CARON: N'en parlons plus, merci. Vous avez dit que le *Dominion* devait défrayer l'entretien de la voie ferrée et que le *Canadian* ne payait rien. C'est ce que vous vouliez dire?

M. McNEIL: Non, ce n'est pas ce que je voulais dire. Je me demandais simplement pourquoi cela était imputable au *Dominion*, parce que je ne vois pas la moindre différence que le *Dominion* fonctionne ou non.

M. CARON: Est-ce que vous diviseriez l'entretien complet de la voie entre les deux?

M. McNEIL: Ce sera réparti aussi entre les trains de marchandises; et je me demande si le montant de 1,932,000 dollars qui était imputable au *Dominion* est maintenant défrayé par le *Canadian*.

M. CARON: Il faudrait qu'il prenne tout le montant à sa charge.

M. MCNEIL: Il faudrait qu'il prenne tout le montant à sa charge.

M. OLSON: Monsieur le maire McNeil, j'aimerais d'abord vous demander quelle est la population de la région commerciale de votre ville et en particulier, si vous le pouvez, quelle est la population de cette région qui vient à Virden prendre un train transcontinental?

M. MCNEIL: Nous avons l'impression de desservir une population de 15,000 à 18,000 habitants.

M. OLSON: En ce qui concerne les trains, y a-t-il seulement le Pacifique-Canadien qui dessert Virden?

M. MCNEIL: Le National-Canadien y a sa fin de ligne. Mais actuellement, il n'y a pas de service de voyageurs.

M. OLSON: Où devez-vous vous rendre pour prendre le service de voyageurs du National-Canadien?

M. MCNEIL: Il faut descendre 22 milles au sud, jusqu'à Miniota ou bien nous rendre à North Brandon. C'est normalement à North Brandon que nous allons pour prendre le National-Canadien.

M. OLSON: Combien de milles au sud? Y a-t-il là un service régulier de voyageurs à la gare du National-Canadien?

M. MCNEIL: Je ne pourrais pas répondre d'une façon certaine, parce que la gare de Miniota peut ou non avoir un service régulier; je ne sais pas.

M. OLSON: Les trains transcontinentaux y passent-ils?

M. MCNEIL: Je crois bien, mais je ne m'en suis jamais servi.

M. OLSON: Vous dites cependant que la plupart des gens se rendent à North Brandon?

M. MCNEIL: Oui, et c'est là qu'ils prennent le transcontinental. C'est à peu près 12 milles au nord de Brandon.

M. OLSON: Quelle est la distance de Virden?

M. MCNEIL: Environ 64 milles.

M. OLSON: Plusieurs personnes le font?

M. MCNEIL: Quelques-uns; je ne dirais pas qu'il y en a plusieurs.

M. OLSON: Y a-t-il un transport aérien?

M. MCNEIL: Non.

M. OLSON: Eh bien il doit y avoir des gens parmi ces 15,000 ou 18,000 habitants qui veulent se rendre à l'est, à l'ouest ou au centre du Canada.

M. MCNEIL: C'est vrai.

M. OLSON: Où vont-ils s'ils veulent prendre l'avion?

M. MCNEIL: A Regina ou à Winnipeg.

M. OLSON: A quelle distance se trouve Regina?

M. MCNEIL: 175 ou 180 milles; et c'est la même distance pour Winnipeg.

M. OLSON: Le service aérien est à peu près à 180 milles dans une direction comme dans l'autre.

J'aimerais vous demander une chose et je crois que vous y avez déjà répondu en partie: je ne comprends pas si vous demandez simplement en ce qui

concerne le chemin de fer, un service transcontinental. Est-ce le seul nouveau service dont vous ayez besoin? Les autobus font le service local, n'est-ce pas?

M. McNeil: Oh oui. Nous avons besoin du service transcontinental plus que de n'importe quoi d'autre.

M. Olson: Que pensez-vous d'un train de jour ou d'un train entre Winnipeg et Calgary. Cela répondrait-il aux besoins de votre région?

M. McNeil: J'ai bien peur que non.

M. Olson: Merci, monsieur le président.

M. Saltsman: Monsieur le président et monsieur le maire McNeil, la compétition dont vous avez parlé entre les autobus et le chemin de fer, et les changements d'horaire qui ont eu lieu après que le service ferroviaire a été réduit m'intéressent beaucoup.

Croyez-vous que la compagnie d'autobus ait tenté délibérément de s'accaparer la clientèle du chemin de fer en mettant en service un si grand nombre de ses véhicules?

M. McNeil: Oui, et avec raison; la compagnie d'autobus tentait de s'accaparer le plus possible de la clientèle du chemin de fer.

M. Saltsman: Avez-vous une idée des tarifs d'autobus à ce moment-là en regard de ceux du chemin de fer, pour les mêmes services? Étaient-ils plus élevés, moins élevés ou environ les mêmes? Y avait-il aussi une guerre des prix?

M. McNeil: Non, je ne crois pas qu'il y avait une guerre des prix. Je n'en ai jamais entendu parler.

M. Saltsman: Y a-t-il eu des changements de tarifs une fois la réduction des services ferroviaires? Les tarifs d'autobus ont-ils monté après cela?

M. McNeil: Pas à ce que je sache.

M. Saltsman: Il y a une chose qui m'intéresse beaucoup: vous rappelez-vous si au moment où vous aviez tellement de moyens de transport à votre service, vous vous êtes rendu compte que cela n'était pas économique; en d'autres termes, tant de trains et tant d'autobus? Est-ce que dans votre localité vous vous êtes inquiétés de ce surplus de service; vous êtes-vous dit que cela ne pouvait pas durer toujours, que ce n'était pas économique? Votre collectivité a-t-elle exprimé son inquiétude?

M. McNeil: Eh bien, en ce qui concerne le chemin de fer, je ne crois pas que nous ayons jamais pensé qu'il y avait un trop grand nombre de trains. Nous avions alors un service secondaire de voyageurs qui venait de Neudorf jusqu'à la ligne principale à Virden; et le National-Canadien avait un service de voyageurs qui se rendait à Virden trois fois par semaine; et le commerce du service-voyageurs semblait toujours...

M. Saltsman: A-t-on jamais songé que la compétition que menait la compagnie d'autobus avec le chemin de fer mènerait éventuellement à l'un ou l'autre de deux choses: ou bien le chemin de fer ne serait plus rentable dans votre région, ou bien l'autobus? Je dis ceci parce qu'actuellement nous essayons tous de rationaliser les services et qu'à un moment donné, dans votre région et dans plusieurs autres centres du Canada, il y avait une compétition excessive, ce

qui n'était évidemment pas économique. Nous nous inquiétons aujourd'hui du fait que nous avons perdu certains de ces services, mais ce à quoi je veux en venir, c'est s'il y avait, au moment de cette trop grande compétition, quelque inquiétude à l'effet qu'elle mènerait aux conditions actuelles, c'est-à-dire à une réduction des services?

M. McNEIL: On en a parlé jusqu'à un certain point, bien sûr; nous avons discuté à plusieurs reprises de la multiplicité des services d'autobus et de chemin de fer, mais je ne crois pas que nous ayons jamais pensé que cela en viendrait au point où nous en sommes aujourd'hui, avec un train de voyageurs et deux autobus dans chaque direction.

M. SALTSMAN: Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup d'être venu ici aujourd'hui de la part de votre ville, présenter votre mémoire.

M. le conseiller municipal Penton va présenter son mémoire, dont on a déjà distribué des exemplaires.

M. PENTON: Monsieur le président, mon exposé sera très court. Il représente le point de vue d'un individu, le mien. Je vais le lire, je crois que tous les membres en ont une copie.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité: Ce mémoire vient de moi seulement, et reflète mon opinion personnelle, et non pas nécessairement celle du conseil de ville de Brandon, ni celle de la Commission industrielle de Brandon, ou de la *West-Man Regional Development Inc.* desquels je suis membre. J'ajouterai qu'à mon avis elle reflète aussi le point de vue de ces organismes, mais c'est ma propre opinion que j'exprime pour le moment.

Le Pacifique-Canadien étant une compagnie privée semble croire que sa seule et unique responsabilité est à l'égard de ses sociétaires et il a donc interrompu le service du *Dominion* qu'il jugeait non rentable.

Je sais que votre Comité de même que le Parlement canadien a entendu tous les arguments apportés en opposition contre ce point de vue, et je ne vais pas les répéter. Je me bornerai ici à déclarer mon accord avec ceux qui s'opposent à l'interruption de ce service ferroviaire.

Mais en toute franchise, je ne puis blâmer trop fortement le Pacifique-Canadien, qui, étant une compagnie privée et en l'absence de directives de la part du Parlement, a choisi un moyen aussi efficace et aussi profitable que possible pour le bien de ses sociétaires, et apparemment sans considération pour les citoyens canadiens, en particulier ceux de l'ouest du Canada.

Mais il y a une circonstance où, je crois, l'on peut blâmer le Pacifique-Canadien. C'est en ce qui concerne les méthodes; messieurs du comité, les méthodes selon lesquelles la compagnie ferroviaire a choisi de projeter l'interruption de son service sont subreptices. Il est tout à fait évident que cette action a été préparée soigneusement et de longue main dans le but de causer du tracas et des frustations à ceux qui désiraient le service ou qui, en fait, en avaient besoin. Ce qui me laisse croire que la compagnie ressentait une obligation envers les citoyens du Canada, c'est qu'elle a délibérément mis au point une situation qui lui a permis de s'en défaire. Je suis certain que les membres du Comité sont conscients du manque flagrant de considération à l'égard des règlements de la Commission des transports et des besoins du public voyageur, dont la compagnie a fait preuve dans ses efforts pour se libérer de ses obligations. Je ne crois pas qu'on ait jusqu'à maintenant demandé au Pacifique-Canadien des explications à ce manque de considération et je propose à ce

comité d'inclure dans leurs recommandations générales une recommandation de censure rigoureuse de la part du Parlement canadien envers le Pacifique-Canadien pour son manque d'égard total et absolu envers les citoyens du Canada et leurs droits à un service ferroviaire convenable et complet.

La région de l'ouest manitobain et en particulier la cité de Brandon entre dans une phase d'expansion industrielle de nature explosive. Les choses qui se passent maintenant (et tout indique que cela va se poursuivre même à un rythme accéléré), personne, même parmi les plus optimistes, n'aurait osé y songer il y a deux ou trois ans. Du côté ferroviaire, nous sommes desservis par la ligne principale du Pacifique-Canadien; du côté aérien, par la compagnie *Trans-Air Ltd.*, qui met à notre service un vol quotidien dans les deux directions est et ouest. Au moment même ou nous avons une pressante nécessité d'un plus grand service ferroviaire et aérien, le Pacifique-Canadien élimine 50 p. 100 de son service actuel de voyageurs et laisse entendre de plusieurs façons qu'il ne sera pas satisfait tant qu'il n'aura pas enlevé l'autre 50 p. 100 de son service, c'est-à-dire le *Canadian*. Nous apprenons aussi que notre conpagnie de transport aérien a soumis à la Commission du transport aérien sa demande en vue d'interrompre son service dans notre région. Si sa demande est agréée, l'expansion industrielle de notre région connaîtra un immense recul.

Notre essor industriel s'est accéléré en grande partie grâce au Programme de subventions du gouvernement fédéral aux régions déshéritées. Au moment où, à cause de cet essor, nous avons besoin d'un meilleur service de transport, nous retrouvons le même gouvernement qui a contribué à notre prospérité, en train d'accorder son appui à ceux qui désirent mettre fin à un service d'importance vitale pour notre collectivité. Cela me semble ridicule et met en lumière la nécessité absolue pour le gouvernement d'établir une ligne de conduite solide en matière de transport et qui prendrait en considération les exigences de chaque région en ce qui a trait au transport aérien et ferroviaire et qui ne tiendrait compte de la courbe des profits d'une compagnie privée qu'après avoir mis au point une ligne de conduite appropriée en matière de service.

Brandon a besoin d'un service ferroviaire accru, non pas diminué. Nous ne demandons pas au Pacifique-Canadien notre «pound of flesh» en nous redonnant une version abrégée de ce qu'était le *Dominion*. Nous avons plutôt absolument besoin que le gouvernement trouve d'un oeil réaliste une ligne de conduite qui accordera d'une façon adéquate un service de transport dont plusieurs centres ont besoin, nous permettant ainsi de mettre nos différentes régions en valeur, pour le bien du Canada tout entier.

Voilà, monsieur le président, mon exposé.

M. REID: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions à M. Penton au sujet de son cinquième paragraphe.

Vous faites une déclaration plutôt catégorique lorsque vous dites: «...il est tout à fait évident que cette action a été préparée soigneusement et de longue main dans le but de causer du tracas et des frustrations à ceux qui désiraient le service ou qui, en fait, en avaient besoin»; vous voulez sans doute parler du service de voyageurs. Avez-vous des preuves à l'appui, des exemples?

M. PENTON: J'ai plusieurs exemples, et je les aurais insérés ici avec plaisir, mais il me semblait que vous les aviez si souvent entendus au cours de vos voyages; je les ai entendus, les journaux en ont fait mention. J'ai en tête, monsieur Reid, la détérioration de tout le service à ses débuts, à partir des repas jusqu'à l'impossibilité de retenir des places. Dans notre ville en particulier, nous avions l'habitude d'avoir un casse-croûte; ils l'ont fermé. Ils ont enlevé les lumières. Pour les réservations, on refuse absolument de vous entendre à moins

que ce ne soit pendant le court laps de temps où l'on est en service. Et je pourrais continuer.

M. REID: L'autre question a trait à ce que vous dites un peu plus bas au même paragraphe: «Je suis certain que les membres du comité sont conscients du manque flagrant de considération à l'égard des règlements de la Commission des transports...» et le reste. Pourriez-vous nous donner des exemples, s'il vous plaît?

M. PENTON: Voici: ils ont enlevé le *Dominion* le 7 septembre, je crois. La Commission des transports avait commandé au Pacifique-Canadien de remplacer le *Dominion* jusqu'à ce qu'elle puisse prendre une décision, c'est-à-dire jusqu'à ce que ce dernier ait été entendu; et la compagnie l'a remplacé avec ce que je n'appelle pas le *Dominion* et que vous n'appelez pas vous-même le *Dominion*, j'en suis sûr. Le *Dominion* que nous connaissions était un train; on l'a remplacé par un wagon à bagages, un seul wagon à passager, une locomotive diesel; et d'après moi c'est évidemment un manque flagrant de considération envers les règlements. Ils n'ont pas mis en service, selon moi, ce qu'on leur avait dit de remettre.

M. REID: Quel est l'avis de la Commission des transports à ce sujet?

M. PENTON: Il semble que la Commission des transports n'a pas considéré cela comme un manque flagrant de considération; d'après moi, c'en est un.

Et j'en retiens que la Commission des transports n'est apparemment pas au cœur du problème. Ils le voient de l'extérieur. Nous avons l'impression qu'on n'a pas étudié notre problème en voyant une telle chose se produire.

M. REID: Au paragraphe suivant vous parlez des modes de transport que vous avez; vous parlez du train et de l'avion; avez-vous aussi l'autobus?

M. PENTON: Pour l'autobus, je dirais à peu près trois fois par jour; mais je n'en suis pas certain. Le service d'autobus a continué; je crois qu'il y a eu très peu de changement en ce qui touche ce service. Pour ceux qui préfèrent voyager par autobus, le service est sans doute assez satisfaisant.

M. REID: Puisque votre compagnie de transport aérien demande à la Commission du transport aérien la permission d'interrompre son service chez vous, je pourrais peut-être en revenir à ce que disait M. Saltsman, à l'effet que vous avez peut-être de trop nombreuses facilités de transport actuellement à Brandon; autrement, Trans-Air ne demanderait pas à la Commission de transport aérien la permission d'interrompre son service.

M. PENTON: Je ne sais vraiment pas quoi répondre à cette question.

M. REID: Eh bien si Trans-Air faisait un profit ou si elle arrivait juste, j'imagine qu'elle continuerait son service. Puisqu'ils ne le font pas, puisqu'ils demandent de l'interrompre, il est possible qu'avec le service d'autobus, le service ferroviaire actuel, l'automobile, vous ayez trop de service de voyageurs et qu'économiquement, cela ne soit pas rentable.

M. PENTON: Je ne puis accepter votre raisonnement, si c'est votre raisonnement. Vous essayez peut-être de tirer un point, mais quant à moi, nous n'avons

pas trop de service. Je crois, en prenant d'abord le Pacifique-Canadien, que s'ils faisaient comme le National-Canadien et développaient leur service de voyageurs, je suis certain qu'il serait utilisé.

On m'a posé plusieurs questions auparavant aujourd'hui, comme celle-ci: «Possédez-vous des chiffres sur le nombre de places retenues qui ont été refusées?» et ainsi de suite. Qui peut le savoir à part le Pacifique-Canadien? C'est impossible.

Il faut dire cependant que notre collectivité a cessé depuis longtemps d'essayer d'obtenir des places, de sorte que les chiffres ne pourraient pas donner une juste idée, de toute façon. Nous avons appris durement notre leçon, qu'il était impossible de même songer à retenir des places, sauf à une échelle très limitée.

Et maintenant, en ce qui touche les services de transport trop nombreux, je ne sais comment on pourrait mettre une région en valeur sans commencer quelque chose. Notre service de transport aérien (je parle de la demande de Trans-Air), si sur le plan économique il leur était permis de continuer leur service dans la région jusqu'à ce qu'elle soit développée, j'ai raison de croire qu'ils en viendraient à réaliser un profit. Je pense souvent à un orateur aux États-Unis qui parlait d'un homme assis devant un poêle sans feu et qui se lamentait: «Qu'on me donne de la chaleur et je ferai du feu». Il me semble que c'est ce que tout le monde demande. Ils veulent de la chaleur avant d'être prêts à faire quoi que ce soit pour mettre une région en valeur; et je ne sais comment justifier l'idée que nous avons trop de moyens de transport. Ce n'est évidemment pas le cas.

M. REID: Ma dernière question à trait à votre paragraphe suivant où vous demandez «une ligne de conduite solide en matière de transport et qui prendrait en considération les exigences de chaque région en ce qui a trait au transport aérien et ferroviaire et qui ne tiendrait compte de la courbe des profits d'une compagnie privée qu'après avoir mis au point une ligne de conduite appropriée en matière de service». Qui devra alors se charger de la note si, comme vous le laissez entendre, ce service n'est pas économique?

M. PENTON: Monsieur Reid, dans les recommandations MacPherson, il y avait des suggestions plutôt recherchées dans ce domaine. Il est possible, dans le cas du Pacifique-Canadien par opposition au National-Canadien, qui est la propriété du Canada, il est possible que s'il est nécessaire de recourir aux services d'une compagnie privée pour créer ou pour établir une ligne de conduite, ce sur quoi le gouvernement s'est montré d'accord, je suggère, si cela est nécessaire, de subventionner cette compagnie.

M. REID: Qui devrait le faire?

M. PENTON: Le gouvernement du Canada.

M. REID: Si les services se limitent à une région déterminée, par exemple les provinces de l'Ouest, ou encore à l'intérieur d'une province, ne diriez-vous pas qu'il y a obligation de la part du gouvernement régional à participer à la subvention de ces services? Je vous cite en exemple le service des trains de banlieu entre Hamilton et Toronto, subventionné par la province d'Ontario.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à Burlington?

M. REID: On l'a récemment étendu jusqu'à Hamilton, monsieur le président.

M. PENTON: Et il est subventionné, dites-vous?

M. REID: Oui, par la province d'Ontario.

M. PENTON: Par la province d'Ontario. C'est sans doute la province qui l'a mis au point. Je doute que notre région soit en mesure de subventionner le Pacifique-Canadien à moins que la situation en vienne à se limiter vraiment à notre région; il en irait alors autrement.

M. REID: Croyez-vous qu'un service local qui partirait disons de Kenora ou de Winnipeg pour se rendre à Calgary pourrait suffire à vos besoins?

M. PENTON: Autant que je puisse dire, monsieur Reid, un service de transport adéquat comprendrait, en ce qui concerne notre centre, un service d'allée et venue avec connections suffisantes quant au train et à l'avion. Si ce service local nous offrait cela, il pourrait alors nous suffire.

M. REID: Merci.

M. ANDRAS: Je voudrais ajouter, si M. Reid parle de Kenora à Winnipeg, que j'aimerais y inclure aussi Port Arthur.

M. SALTSMAN: Monsieur le président et monsieur Penton, ce que vous dites au sujet de la mise en valeur industrielle m'intéresse beaucoup. A la page 2, vous déclarez que l'expansion industrielle de votre région connaîtrait un immense recul. J'aimerais que vous vous expliquiez et en même temps, si c'est possible, que vous me montriez le rôle qu'ont joué les communications dans votre développement industriel. En d'autres termes, croyez-vous que votre développement industriel dépend des facteurs actuels de transport dans votre région?

M. PENTON: Monsieur Saltsman, les transports et les communications jouent un rôle essentiel dans toute mise en valeur industrielle. Tout le monde sera d'accord là-dessus. Nous pensions l'avoir. Le gouvernement fédéral nous a inscrits à sa liste des régions défavorisées et a mis à notre disposition des subventions à la mise en valeur industrielle; et cela a, bien sûr, produit ses effets. Les industries s'établissent ou songent à s'établir chez nous. Mais cela repose sur le fait que la ligne principale du Pacifique-Canadien et une ligne secondaire du National-Canadien passent chez nous et que nous avons un service aérien. Et maintenant, à moins d'avoir ces outils en main comme nous les avions lorsque nous tentions d'attirer l'industrie et à moins de leur présenter quelque chose que je crois être un vilain mot au yeux du comité—je pense en termes de trains-marchandises, ce qui est le plus important, cela va sans dire.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas un vilain mot; tout simplement il ne fait pas partie de nos termes de référence.

M. PENTON: Le fait est que si nous n'avons pas ces outils en main, et nous sommes en train de les perdre, nous n'avons pas grand chose à offrir. Que pouvons-nous dire au sujet du service ferroviaire à une industrie qui en a besoin? Nous ne pouvons rien dire.

M. SALTSMAN: Vous pouvez me corriger si je vous interprète mal. Ce que vous dites vraiment, c'est le mouvement de marchandises qui est vraiment important pour le développement industriel, plutôt que le mouvement de voyageurs.

M. PENTON: Vraiment, monsieur Saltsman, le service de marchandises et le service de voyageurs doivent aller de pair. Il n'y a pas de marchandises sans voyageurs. On ne livre pas des marchandises à un terrain vague.

M. SALTSMAN: D'après moi il est tout à fait possible, sans qu'un seul passager descende, de transporter des millions de dollars de marchandises.

M. PENTON: C'est juste.

M. SALTSMAN: J'essaie de séparer l'un de l'autre.

M. PENTON: Cela peut se produire un certain jour, et le lendemain tous les passagers descendent.

M. SALTSMAN: Je parle de choses à longue portée en ce qui touche l'expansion industrielle. Il se peut bien que vous ayez une usine de briques en quelque part, et rien d'autre, et que vous y laissiez des millions de dollars de briques sans que personne ne monte ou descende.

M. PENTON: C'est possible. Mais je veux en venir à ceci; que dans une région en plein progrès industriel, il n'y a aucun service de voyageurs. Si le *Canadian* disparaît et si la Commission des transports aériens nous enlève notre seul service aérien, il ne nous reste plus rien d'autre que les automobiles privées et les autobus. En hiver, comme le disait monsieur le maire Henderson, il faudra nous servir des équipes de chiens; je puis vous dire qu'il y a cinquante ans, nos grands-pères avaient un service ferroviaire bien supérieur au nôtre.

M. SALTSMAN: Le service ferroviaire était peut-être meilleur, mais avaient-ils un meilleur service de transport? Nous avons aujourd'hui plusieurs moyens de transport qui n'existaient pas alors.

• (12.35 p.m.)

Je m'intéresse à cette affaire parce que je me suis souvent trouvé dans la même position que vous, en train de représenter ma ville en tant que conseiller municipal, alors que le progrès industriel nous était nécessaire et que nous voulions tout avoir. Nous voulions des avions, nous voulions des voyageurs, nous voulions des trains, nous voulions des autobus, même des chiens, pour attirer l'industrie. C'est un souci bien naturel de la part d'un conseiller municipal. De notre côté, si nous comprenons très bien votre problème, nous avons aussi à l'esprit un problème d'intérêt national. Ce problème national consiste à rationaliser nos moyens de transport.

Parmi tout ce qui restreint la croissance générale du Canada, en ce qui a trait à notre pouvoir de production et de concurrence, c'est le coût élevé de notre transport. Ce n'est pas que les personnes qui s'en occupent manquent d'efficacité; c'est la nature même de notre pays qui rend difficile le déplacement des marchandises et des voyageurs sur l'étroite ceinture qui longe le quarante-neuvième parallèle. La rationalisation de notre industrie du transport est donc d'une absolue nécessité et, croyez-m'en, cette rationalisation ne se fera pas si chaque centre veut avoir chez lui toutes les différentes formes de transport. Il faudra que les municipalités établissent une échelle des valeurs. Pourrais-je savoir quelle est votre opinion à ce sujet?

M. PENTON: C'est à peu près ce que je pense, monsieur Saltsman. J'ai conscience du fait qu'il faut prendre en considération le tableau entier, c'est ce qui explique le dernier paragraphe de mon exposé. La première phrase s'applique à notre localité quand je dis: «Brandon a besoin d'un service ferroviaire accru, non pas diminué», et puis je dis: «Nous ne demandons pas au Pacifique-Canadien notre «pound of flesh» en nous redonnant une version abrégée du *Dominion*», nous avons plutôt besoin absolument que le gouvernement trouve d'un œil réaliste une ligne de conduite qui accordera d'une façon adéquate justement ce que vous dites. Voilà en général ce que j'avais à l'esprit.

M. SALTSMAN: Nous avons eu une conversation très intéressante. J'aimerais continuer, monsieur Penton, mais je vois que le président jette un coup d'œil vers moi et vers l'horloge, ce qui indique que j'ai peut-être assez parlé. J'aimerais vous remercier pour la franchise de vos réponses.

M. BYRNE: M. Saltsman a traité la question d'une façon tellement concise que je ne sens pas le besoin de poser de question.

Le PRÉSIDENT: Il y a seulement une question ici à la page 2 que j'aimerais éclaircir avec vous, monsieur Penton. Vous dites: «...notre essor industriel s'est accéléré en grande partie grâce au Programme de subventions du gouvernement fédéral aux régions déshéritées». Vous dites également: «...nous retrouvons le même gouvernement qui a contribué à notre prospérité en train d'accorder son appui à ceux qui désirent mettre fin à un service d'importance vitale pour notre collectivité». Pourriez-vous m'expliquer cette phrase, parce que le gouvernement ne peut vraiment pas exercer de contrôle sur la Pacifique-Canadien, ce dernier étant une compagnie privée. C'est à la Commission des transports que le Pacifique-Canadien s'est adressé. J'aimerais une explication.

M. PENTON: Je mêle peut-être la Commission des transports, qui est une institution gouvernementale...?

Le PRÉSIDENT: Non; une institution du gouvernement fédéral.

M. PENTON: Je mêle peut-être la Commission des transports, qui est une agence du gouvernement fédéral, avec le gouvernement, mais je suis convaincu que la Commission des transports accorde définitivement son appui à nos adversaires. Je pourrais peut-être changer le mot pour «gouvernement»—que d'un côté, monsieur le président, le gouvernement accorde d'importantes subventions dans le cadre de son programme d'assistance aux régions défavorisées.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. PENTON: Et puis nous avons la situation opposée qui va peut-être nous forcer à perdre les avantages des subventions à cause de la ligne de conduite inadéquate du gouvernement fédéral en matière de transport.

Le PRÉSIDENT: Bien. Monsieur Ballard, vous aviez une dernière question.

M. BALLARD: Une seule question. D'après votre réponse, il semble que vous croyez que la Commission des transports a un parti pris en faveur du Pacifique-Canadien.

M. PENTON: Personnellement, monsieur Ballard, je crois que oui; je crois qu'elle penche en faveur du Pacifique-Canadien.

M. BALLARD: Merci beaucoup de votre exposé.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. G. D. Box, de la ville de Brandon.

Une VOIX: Avons-nous des copies du mémoire, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Non; je comprends que l'échevin Box désire commenter un mémoire qui a été présenté au Comité.

M. Box: Monsieur Cameron, c'est moi qui ai préparé le mémoire qui a été présenté à ce Comité le 24 mars à Ottawa. Il s'agit de l'Appendice I, page 487, point 7. On aurait dû dire page 485.

Monsieur le président, avant que je ne commence mon commentaire, il semble en effet y avoir des antécédents dans la discussion de ce matin qui ne paraissent pas généralement connus du Comité, c'est-à-dire concernant le service de trains de voyageurs dans cette région.

La suppression du *Dominion*, qui était un train transcontinental, semble tout simplement avoir été le comble de la mesure, Avant cela, nous avions un service-voyageurs dans le sud du Manitoba allant vers l'ouest parallèlement à la voie de Winnipeg à Brandon, que nous appelons la ligne n° 2, et plus au sud nous avions un service-voyageurs sur la voie du National-Canadien. Ces services-voyageurs ont tous disparu depuis la fin de la guerre. Nous sommes maintenant réduits au service-voyageurs sur cette voie principale et il semble que c'est le dernier brin d'herbe auquel nous nous accrochons et nous craignons que nous allons perdre d'autre service-voyageurs, et c'est vraiment là notre inquiétude majeure. J'ai eu l'impression, au cours de l'interrogatoire qui se faisait de part et d'autre, que le Comité ne semblait pas se rendre compte que plusieurs trains de voyageurs ont été supprimés dans cette région, non pas un seul.

Un autre commentaire que j'aimerais faire, monsieur le président, est que ce genre de problème est beaucoup plus important pour des villes de la grandeur de Brandon, Moose Jaw et Medicine Hat que pour les grands centres de Winnipeg et Calgary, qui ont tant de choix de moyens de transport.

J'espère vraiment que le Comité aura le temps de lire attentivement le mémoire qui a été soumis dans l'est du Canada, car je constate que vous êtes inondés de documents. Le présent mémoire a été soumis au nom du conseil municipal de Brandon; il a été approuvé à l'unanimité. Les opinions exprimées sont réfléchies et sérieusement présentées. Dans ce mémoire, nous avons...

M. CARTER: Monsieur le président, à titre de renseignement. Est-ce que l'exemplaire de ce mémoire est l'Appendice à la page 485?

M. Box: 485, oui; je pense que c'est l'Appendice «I», monsieur.

M. CARTER: L'Appendice I.

M. Box: Dans ce mémoire, nous avons indiqué l'accroissement de notre population et nous avons appuyé de documents l'augmentation prévue de notre population.

Son honneur le maire, a parlé de nos besoins immédiats, mais je m'inquiète plus de nos besoins à venir. Nous nous efforçons de lutter pour établir des industries dans cette partie du pays, pour créer des emplois pour les jeunes qui poussent, pour créer des emplois, et la restriction de l'industrie dans tous les domaines, non seulement dans le chemin de fer, entrave sérieusement nos efforts.

Nous avons des problèmes ici à Brandon, non seulement avec le rail. Nous devons maintenant envisager une situation analogue à l'égard de notre service

aérien qu'on menace de retrancher entièrement; et comme de raison (chose qui ne vous concerne pas), nous avons aussi les problèmes de camionnage à Brandon.

Il semble que juste au moment où notre ville commence à progresser et que nous commençons à amener ici des industries, nous avons tout à coup à lutter pour conserver ce qui est des plus nécessaire au développement et à la commodité de la population, c'est-à-dire notre notre service ferroviaire.

Nous croyons sincèrement que dans ce domaine particulier du service-voyageurs à l'aller et retour dans cette localité (et incidemment, ce n'est pas seulement notre propre ville de 30,000 habitants que nous desservons), nous desservons l'est, l'ouest, le nord et le sud; notre région commerciale normale comprend 186,000 âmes. Une partie de cette région évidemment est desservie par Virden où il y a un terminus, mais cette région commerciale dessert au moins 100,000 personnes. Ces gens n'ont pas d'autres moyens, ils doivent venir à Brandon même pour faire le raccord pour se rendre à Winnipeg pour enfin monter en avion.

C'est ce que nous pensons sérieusement et nous avons besoin de ce transport ferroviaire pour les voyageurs, et toute nouvelle restriction serait très grave. La situation est déjà assez grave.

Voilà les arguments que je voulais apporter. Je vous remercie beaucoup.

M. ANDRAS: Vous avez parlé de la grandeur de Brandon, Moose Jaw et Medicine Hat, de l'importance de ces collectivités en comparaison des villes plus importantes de Winnipeg, Calgary etc., lesquelles avez-vous dit ont le choix de tant d'autres moyens de transport. Nous avons nous-mêmes entretenu quelques discussions, par suite des témoignages entendus au cours de ce voyage dans l'Ouest, pour établir s'il existe réellement un problème local de transport des voyageurs dans la région par opposition au transport transcontinental. Des témoins précédents ont indiqué aujourd'hui, en réponse à ce genre de questions, qu'ils gardent toujours l'idée que le train transcontinental a la priorité; et cependant votre exposé indiquerait que si le service de trains de voyageurs pouvait desservir également Brandon, ces points nodulaires tels que Winnipeg où le choix, le choix supplémentaire des moyens de transport existe pour les voyages transcontinentaux seraient peut-être la solution.

Comme nous aurions quelque difficulté à parvenir à la solution parfaitement idéale, n'est-ce pas une situation locale qui a la priorité?

M. BOX: Je crois qu'on vous a mal interprété, ou je n'ai pas été clair dans ce que je désire exprimer. Je pense que les citoyens des villes de cette importance ont droit au transport transcontinental. C'est un besoin pour nous. Il ne s'agit pas de transport local.

Son honneur le maire, moi-même et M. l'échevin Penton, qui a porté la parole, nous assisterons sous peu à la convention des maires à Vancouver. Pour être certains de nous rendre à temps nous avons retenu nos places en chemin de fer il y a un mois. Si l'on agit pas ainsi, on n'a aucun espoir de partir.

Ce qui nous intéresse est le service-voyageurs transcontinental, et non pas de nous rendre à Winnipeg et d'en revenir. Nous avons des autobus, des voitures particulières et un peu de transport ferroviaire.

M. ANDRAS: Vous voulez pouvoir monter à Brandon et vous rendre n'importe où au Canada sans nécessité de correspondre avec d'autres moyens de transport.

M. BOX: Certainement; nous sommes allés l'an dernier à la convention des maires à Windsor; nous sommes montés à bord du Pacifique-Canadien et nous nous sommes rendus. C'est le genre de chose qu'il faut. A mesure que nous croissons industriellement, c'est ce qu'on demande de plus en plus. Tout le monde n'aime pas voyager par avion.

M. OLSON: Vous avez parlé du problème que vous avez rencontré en voulant développer l'industrie ou en encourageant des industries à établir une usine chez vous. Est-ce qu'on vous questionne au sujet de cette question du service-voyageurs par chemin de fer?

M. BOX: Oh, oui; c'est bien l'une des choses qu'on nous demande. Je n'ai pas eu beaucoup d'expérience personnel en ce sens, mais j'ai été en rapport avec la commission industrielle presque depuis son institution il y a près de dix ans, et certainement pour les gens avec qui j'ai été en rapport et avec qui j'ai discuté de l'emplacement de l'industrie (peut-être des constructeurs locaux), le transport est une des choses essentielles.

Incidemment, nous commençons à obtenir des résultats. Nous avons vraiment une expansion industrielle dans notre ville. Nous avons présentement de très grandes usines en voie de construction. Il est malheureux que vous n'ayez pas l'occasion de vous assurer et voir ces usines en construction.

M. OLSON: Je suis très heureux de l'entendre. Cependant, ce qui m'intéresse, en ce qui touche le service-voyageurs ferroviaire, est votre affirmation que les gens qui projettent d'établir de nouveaux établissements industriels dans l'ouest du Canada se voient découragés de le faire à cause de l'absence de service-voyageurs ferroviaire rapide.

M. BOX: Je ne dirais pas qu'ils en sont découragés, mais c'est certainement un handicap.

M. OLSON: C'est un élément important, n'est-ce pas?

M. BOX: Je le crois. Je le crois fermement.

M. OLSON: On vous a dit cela, n'est-ce pas?

M. BOX: Oh, oui; si l'on parle à quelqu'un d'une usine ou d'un service (et beaucoup des choses que nous organisons sont des industries de service), le transport est fondamental.

M. OLSON: Le transport des voyageurs ou...?

M. BOX: Toutes les catégories de transport.

M. OLSON: Qu'en est-il du service aérien? Est-il un problème lui aussi?

M. BOX: Il l'est certainement; nous en parlerons au ministère des Transports. De fait, nous avons eu deux entretiens avec le ministère au sujet du transport aérien. Nous sommes menacés de la suppression complète du présent service aérien que nous avons et qui est insuffisant. On veut seulement conduire l'avion de Winnipeg à Calgary et Vancouver. On ne veut pas arrêter dans les petits centres.

M. OLSON: Je comprends cela, mais c'est le service-voyageurs par rapport à l'avancement industriel qui m'intéresse. Il entre en ligne de compte également, n'est-ce pas?

M. BOX: Certainement, car si vous avez une industrie qui emploie un grand nombre de travailleurs, ceux-ci doivent aussi avoir l'avantage personnel de voyager dans le pays. Il y a la maladie, la mort, il y a différentes choses; il y a les vacances; ils veulent pouvoir se déplacer.

M. OLSON: Dans une ville de l'importance de Brandon, le trafic de tête qui faisait partie des trains de voyageurs et qui n'existe plus—est-ce que cela a des effets défavorables ici?

M. BOX: Je n'ai pas compris le question.

M. OLSON: Quand je parle de trafic de tête, il s'agit des messageries dans les trains de voyageurs. Je suppose que vous ne pouvez plus expédier par messageries ferroviaires.

M. Box: Je ne suis pas une autorité en ce domaine. Je ne suis pas familier avec les messageries. Je ne sais rien des messageries.

M. Olson: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Messieurs, nous ajournerons dès la fin du mémoire et nous reprendrons une heure plus tard.

A ce moment nous entendrons d'abord le *Brotherhood of Railroad Trainmen*; ensuite M. James Doak, c.r., président de la *Virden Community Development Corporation* et ensuite le mémoire de la Chambre de commerce qui sera donné dans ses grandes lignes, parce qu'il nous a déjà été présenté une fois à Ottawa, mais il traite de domaines sur lesquels il faut insister.

M. Burneski: Je regrette, monsieur le président, mais je n'ai que deux exemplaires. J'en aurai d'autres après le lunch.

Le président: Voici M. A. D. Burneski, de la ville de Brandon, ancien président et membre du bureau de direction de la *Manitoba Urban Association.*

M. Burneski: Monsieur le président, monsieur le ministre, messieurs, je vous remercie de cette occasion et de cet avantage de faire un exposé de faits concernant le service-voyageurs du Pacifique-Canadien, particulièrement au sujet des trains *Dominion* nos 3 et 4, 7 et 8. Ce que j'ai à vous dire aujourd'hui et que, sans doute, des personnes refléchies de divers domaines d'intérêts et d'entreprises de notre peuple ont déjà dit de quelque manière connexe, peut sembler être une répétition par rapport à ce que j'ai à exposer. Veuillez accepter mes excuses et considérer ma présence et mon exposé comme ayant de la valeur au moins en fonction de l'insistance et du désir qui doivent être compris et enregistrés au nombre de ceux qui protestent et qui ont les opinions les plus sérieuses concernant la sagesse et la nécessité pour le Pacifique-Canadien d'avoir supprimé l'un des deux trains transcontinentaux qui desservent le pays.

En me présentant devant vous aujourd'hui, je le fais au titre d'ancien président et de membre de la *Manitoba Urban Association,* qui représente presque toutes les villes et tous les villages du Manitoba, et que j'ai représentée à l'audience de la Commission des transports à Regina le 24 octobre 1965. L'association a résolu à l'unanimité (et je n'ai pas de raison de croire le contraire aujourd'hui ou qu'il se soit produit quelque changement) qu'elle se déclarerait des plus positivement opposée à la discontinuation du service du train *Dominion* et qu'elle recommanderait très certainement le rétablissement des services du *Dominion.*

Je me présente aussi au titre de client qui ai besoin de ce train pour services de transport de messageries, de colis et des postes dans mes affaires.

En qualité de membre du conseil municipal de la ville de Brandon, je suis en mesure de refléter l'opinion prédominante de nombre de citoyens qui recommandent instamment le rétablissement des services du *Dominion.*

Et mieux encore, je suis un actionnaire qui est d'opinion que l'exploitation du *Dominion,* si elle est maintenue avec enthousiasme et au moyen de saines pratiques d'affaires, en profitant au maximum de ses possibilités, ne devrait pas être considérée matériellement et substantiellement indésirable sur le plan financier, non plus que comme un élément de réduction des bénéfices en tant que partie intégrante de l'ensemble de l'exploitation du réseau du chemin de fer.

La décision de mettre fin au service, même si elle a été prise avec l'assentiment de la Commission des transports du Canada, ne donne pas, et ne peut pas donner, priorité à l'intérêt public. En fait, elle annule la très importante fin pour laquelle la compagnie et le chemin de fer ont à l'origine obtenu leur charte et se sont engagés contractuellement, c'est-à-dire que par la suite et pour toujours la compagnie aurait le devoir de maintenir et d'exploiter efficacement le Pacifique-Canadien; non pas seulement comme ligne aérienne, non pas comme une société de portefeuille, non pas comme un service consultatif des transports qui, après l'abandon des trains *Dominion,* invoquerait et signalerait avec confiance que le transport des voyageurs est aujourd'hui offert dans des autobus trop remplis; il n'était pas non plus destiné à servir les intérêts immédiats et égoïstes des actionnaires, mais à être un service national assurant à perpétuité le transport des voyageurs et des marchandises à tous les habitants du Canada.

Nos soupçons ont été en outre éveillés et confirmés par le compte rendu des débats de la Chambre des communes, le lundi 10 février 1966, pages 1022 et 1032 et page 1208 du compte rendu de l'exposé de l'honorable M. Olson, député, et de notre propre député, l'honorable Walter Dinsdale, voulant que l'abandon du service du train *Dominion* ne soit pas et ne puisse pas être appuyé entièrement et logiquement en appliquant le seul et non nécessairement plus important test, et même en l'y soumettant, soit celui de la rentabilité, qui a été conçu statistiquement et sélectivement pour répondre à la manière de penser de la direction du chemin de fer dans son intention et son dessein de produire le résultat devant lequel se trouve maintenant notre pays.

On se demanderait quelle sorte de raisonnement suivrait le chemin de fer en rattachant ses pratiques à celles de la récente fusion du *New York Central* et du *Pennsylvania Railroad,* qui exploitent en commun 5,717 wagons à voyageurs et qui projettent le maintien des services-voyageurs dans une région où il y a beaucoup plus de choix de services de transport qu'on en dispose au Canada, particulièrement dans l'ouest du Canada, tout en conservant toutes les raisons et les espoirs de maintenir l'efficacité et la rentabilité.

Monsieur le président, messieurs les ministres, messieurs, nous ne sommes pas convaincus, ni ne croyons-nous, d'après l'exposé du Pacifique-Canadien présenté à la Commission des transports du Canada, que l'ordonnance de la Commission en date du 7 janvier 1966 (n° 119542) soit entièrement justifiée, et nous croyons, monsieur, qu'il semble exister des raisons plus que suffisantes pour interjeter appel de cette ordonnance.

Monsieur, je recommande respectueusement et je vous prie, vous et les honorables membres de votre Comité d'examiner sérieusement les conséquences de la politique à courte vue du Pacifique-Canadien, eu égard aux antécédents de notre croissance et de notre évolution nationales, en tenant compte de la lacune dans les transports qui résulterait advenant une crise nationale, et en y réfléchissant.

J'ai confiance que vous ferez au ministre et au Comité permanent des chemins de fer une recommandation visant le rétablissement d'un service de trains *Dominion* amélioré. Je sollicite respectueusement et sincèrement votre appui au nom de tous les intéressés.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur l'échevin Burneski. Pour autant que plusieurs d'entre nous sentions que nous sommes des ministres, j'ai bien peur qu'il n'y ait pas ici beaucoup de ceux-là, Dieu merci, mais j'inviterai l'interrogatoire en commençant par M. Olson.

M. OLSON: Tout ce que j'ai à dire est que j'admire votre sagesse dans le choix des autorités que vous avez citées.

M. BURNESKI: J'ai une excuse à vous faire, monsieur, je n'ai pas pu trouver vos initiales, c'est pourquoi elles ne sont pas là.

M. SHERMAN: Une seule question, monsieur. Dans mes voyages dans l'Ouest, j'ai recueilli des indices qu'un grand nombre de localités et de groupes de l'Ouest estiment que le service du train *Dominion*, tel qu'il a d'abord été institué vers la fin des années 50, avant que l'on ne commence la réduction, qu'un service-voyageurs de ce genre satisfaisait plus convenablement les besoins des localités de l'Ouest canadien à cause de ses horaires et de son fonctionnement général, répondait mieux, dis-je, aux besoins des localités de l'Ouest canadien que ne le fait le *Canadian*. Puis-je vous demander, monsieur, si vous insistez pour avoir deux trains de voyageurs transcontinentaux du Pacifique-Canadien, ou si vous seriez satisfait d'un train qui s'en tiendrait à un horaire du genre de celui du *Dominion* plutôt qu'à un horaire du genre de celui du *Canadian*?

M. BURNESKI: Oh, je pense, monsieur, qu'il y a du bon à avoir deux trains transcontinentaux à cause d'éléments de temps et des horaires; et je pense qu'il s'est présenté des occasions où j'ai pris l'un et puis pris l'autre en direction de l'est du Canada pour diverses raisons personnelles.

Je crois que le *Canadian* ne remplacera pas entièrement le *Dominion* non plus que le *Dominion* remplacerait entièrement le *Canadian*. Je ne crois pas que cela soit une possibilité satisfaisante.

M. SHERMAN: Il y a eu toutefois des indices qu'à cause de la manière dont l'horaire du *Canadian* est organisé, il ne répond pas aux besoins et qu'en conséquence il ne convient pas aux exigences et que, partant, il n'est pas en demande dans nombre de localités de l'ouest du Canada précisément à cause de son horaire. L'horaire ne convient pas. Est-ce qu'un horaire convenable d'un service-voyageurs ne serait pas satisfaisant au lieu du maintien d'un horaire qui ne l'est pas?

M. BURNESKI: Ce qui peut convenir à un particulier peut ne pas convenir à quelqu'un d'autre.

M. REID: Monsieur l'échevin, dans vos dernières observations, vous avez mentionné quelque chose au sujet des services-voyageurs des chemins de fer fusionnés du *New York Central* et du *Pennsylvania*, et vous avez aussi mentionné quelque chose comme 5,717 wagons à voyageurs. Vous avez parlé de ce qu'ils font là-bas et de ce que nous devrions faire ici dans l'Ouest canadien et dans l'ensemble du Canada.

Ne savez-vous pas que ce chemin de fer dessert une des régions les plus populeuses des États-Unis, et que la plus grande partie de son trafic-voyageurs se fait à base de subventions, parce que c'est un service de banlieue subventionné? A mon avis, du moins, il n'y a aucun rapport avec la situation qui nous occupe ici dans l'ouest du Canada.

M BURNESKI: Je serai très heureux de faire des commentaires là-dessus, monsieur Reid. D'abord, je sais aussi qu'à tout moment donné il y a 200 avions au-dessus de New-York qui doivent être groupés avant qu'ils ne puissent atterrir. La densité de la population est passablement comparable dans la concurrence du transport aussi.

Je sais bien que nous ne comparons pas des choses semblables quand nous parlons de la région de New-York mais, néanmoins, ce que je m'efforce de

montrer est qu'on a confiance que le système ferroviaire, particulièrement le sont pas des voyageurs entrent et viennent s'étendre pour dormir sur le parquet difficiles, mais il remonte certainement comme l'indique l'un de ces mémoires à la page 71, où l'accroissement de 1964 à 1965 s'établissait entre 40 et 70 p. 100. Cependant, vous savez, comme pour la poule, il a fallu lui tordre le cou pour avoir d'autres indices.

M. REID: Dans le cas des chiffres que vous citez, s'agissait-il de la région métropolitaine de notre pays, ou du service transcontinental ou où était-ce? Je sais, par exemple, que le National-Canadien dans son train *Rapido* entre Toronto et Montréal fait de très intéressants bénéfices à même une sorte de très riche train.

M. BURNESKI: En allant vers l'ouest à partir de Sudbury, il y a eu une augmentation de 44 p. 100 de 1964 à 1965: à l'ouest, en partance de Winnipeg, il y a eu une augmentation de 40 p. 100; l'ouest, en direction de Vancouver, il y a eu une augmentation de 50 p. 100 en une année. Le total des voitures-coach a été de 6,199 voyageurs en direction de l'est et de 9,081 en direction de l'ouest à partir de Winnipeg.

M. REID: De quelles lignes de chemin de fer proviennent ces chiffres? S'agit-il du National-Canadien et du Pacifique-Canadien réunis, ou du seul National-Canadien?

M. BURNESKI: Le *Canadian* prendrait une partie de ces voyageurs en l'absence du *Dominion*, selon l'opinion de M. Warren. C'est l'allégation de...

M. REID: Quelle a été l'augmentation globale pour tout le Canada? Est-elle indiquée dans le...

M. BURNESKI: Eh bien, il faudrait donner une moyenne de ces chiffres. Elle s'établirait quelque part entre 40 et 50 p. 100.

M. REID: Une augmentation de 40 à 50 p. 100 en une année dans l'ensemble du service-voyageurs au Canada?

M. BURNESKI: Je n'ai pas écrit cela.

M. O'KEEFE: Monsieur le maire, préconiseriez-vous la nationalisation du Pacifique-Canadien?

M. BURNESKI: Non. Fondamentalement, je pense que nous devons éviter cette mesure, mais je crois que les pratiques suivies présentement précipiteront la chose.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur l'échevin Burneski.

Messieurs, vu l'heure, l'ajournement durera jusqu'à 2h. 30. Nous reviendrons ici à 2h. 30.

Nous commencerons avec la Fraternité, M. Doak et le mémoire de la Chambre.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

• (2.32 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Les délégués du *Brotherhood* sont-ils présents? Nous commencerons alors par M. Doak.

M. DOAK: Monsieur le président, messieurs les membres de la *Virden Community Development Corporation*. Je m'excuse; en tant qu'ancien président

j'ai été cité comme témoin tard hier après-midi en l'absence du président de la *Community Development Corporation*. Nous ne disposons aujourd'hui que de quatre ou cinq exemplaires imprimés de certaines observations.

Comme je l'ai dit, je suis ici au nom de la *Virden Community Development Corporation* et, à titre d'ancien président, je remplace aujourd'hui le président, ainsi que pour faire part de mes propres expériences comme voyageur assidu dans les divers moyens de transport à partir de centres des Prairies pour aller vers l'est et vers l'ouest. J'ai à vous faire part de quelques commentaires et de quelques expériences par lesquelles je vous assure que nous avons tous passé dans cette région.

D'abord, pour que vous puissiez vous faire une idée, vous avez entendu son honneur le maire de Virden ce matin, mais la situation de Virden dans ce tableau général du transport est que la ville est la capitale pétrolière du Manitoba dans l'est des Prairies. Évidemment, elle ne se compare pas quant à la production aux champs pétrolifères de la région de Red Deer et d'Edmonton, en Alberta, mais c'est la capitale pétrolière de la partie est des Prairies; et il n'existe que deux centres plus considérables que la région de Virden entre Regina et Winnipeg, qui sont évidemment les deux villes de Brandon et de Portage la Prairie.

Virden a été depuis un certain temps l'endroit d'embarquement et de débarquement pour toute la partie sud-ouest du Manitoba et pour le sud-est de la Saskatchewan, et j'ai remarqué à diverses reprises quand j'ai voyagé dans le *Dominion* que je rencontrais M. Dick Southam et certains autres députés du sud-est de la Saskatchewan; ces gens se rendaient en automobile jusqu'à Virden et y prenaient le train quand le *Dominion* entrait à midi. Toutefois, cela ne se fait plus.

Virden est un centre pétrolier et minier et le personnel et les gens d'affaires qui s'y rendent viennent surtout de Calgary, Vancouver et Winnipeg, et quelques-uns viennent de Regina et de Toronto. Nous n'avons qu'un seul train à présent, soit le *Canadian*. Il arrive de l'est à 3 heures du matin et, franchement, ceci tend à supprimer ou certainement à détourner la plupart du trafic-voyageurs des trains qui viennent de l'est.

En outre, le train qui vient de l'ouest en hiver entre vers 7h. 13 du matin, et il n'y a à cette heure matinale ni au cours de la nuit aucun service de gare disponible, sauf une salle d'attente vide.

Vous pouvez imaginer qu'il est assez difficile pour un homme d'affaires de se rendre à la gare dans un centre où passaient auparavant quatre et six trains par jour—de se rendre à 3 heures du matin pour essayer d'arrêter le *Canadian*. Il n'est pas question d'y envoyer votre épouse ou votre fille à 3 heures du matin. Vous entrez dans cette salle vide, vous attendez dans une gare dépourvue de personnel et, en général, vous n'avez aucune idée de l'heure d'arrivée du train et vous n'avez aucun employé ni qui que se soit pour vous renseigner.

Le voyageur aguerri du Pacifique-Canadien commencera probablement par téléphoner au début de la soirée pour savoir si le train est à l'heure; puis il se couchera pour se relever vers 2 heures ou 2h. 30, et il fera un deuxième appel interrurbain à ses frais au chef de cour de Brandon ou de Broadview, qui lui dira que le train est à l'heure. Alors, il saura qu'il pourra partir à 3 heures ou à 2 heures, selon que c'est en été ou en hiver.

Pour le premier appel téléphonique, vous seriez sot de ne pas le faire parce que si le train est six ou sept heures en retard, il ne passera pas avant six ou sept heures du matin, et vous pouvez vous payer une nuit de someil. Vous faites cet appel et il est à vos frais. Vous seriez également sot de ne pas faire le deuxième appel interurbain, parce que si vous vous levez à 2 heures du matin et vous vous rendez au train, il est fort probable que celui-ci ne passera pas avant 4h. 30; vous n'avez donc pas de raison d'aller vous asseoir là durant deux heures et demie. Après avoir fait le deuxième appel et qu'on vous a dit (Virden étant située à l'ouest de Brandon et environ une heure de parcours à l'est de Broadview, selon le point d'où vous avez téléphoné): «Oui, le train est à l'heure. Il sera à Virden à l'heure, soit 3 heures du matin», vous déambulez vers la gare. Rassuré que le train est à l'heure et qu'il a quitté Brandon à l'heure prévue, vous attendez et évidemment, il n'arrive pas (assez fréquemment), alors vous devez vous rendre à la station d'autobus, ou si vous avez assez de monnaie en poche pour recourir au téléphone payant, vous téléphonez et demandez: «Où est mon train?» On vous répond: «Eh bien, le train est précisément à Virden dans le moment.» Vous dites: «Il n'y est pas. J'y suis moi-même.» On poursuit: «Bien, il devrait y être.» Et c'est toute la consolation que vous obtenez. A ce moment, vous entendez trois coups de sifflet et vous êtes de l'autre côté de la rue en face de la station d'autobus essayant de téléphoner et vous vous dites: «C'est mon train, je pourrais le rater», et vous vous ruez de l'autre côté pour constater que c'est le train de marchandises à grande vitesse qui passe. Vous savez que si c'est le train de marchandises à grande vitesse qui passe, il faudra encore au moins vingt minutes avant qu'on ne laisse passer un train de voyageurs sur la voie. Donc, bien qu'on vous ait assuré que le train était là, vous savez que vous en avez pour une vingtaine de minutes à attendre.

Maintenant, ce malheureux voyageur est dans la salle d'attente et le seul moyen de communication à sa disposition alors est de causer avec les voyageurs ahuris et malheureux, et pendant qu'il est assis là, d'autres personnes qui ne sont pas des voyageurs entrent et viennent s'étendre pour dormir sur le parquet ou les bancs de cette salle d'attente dépourvue de personnel.

Comme je vous le dis, vous pouvez vous imaginer que ce n'est pas un endroit où amener des voyageuses. L'autre matin, je causais avec un autre voyageur qui avait attendu le train jusqu'à 4 h. 30. Il m'a dit que des gens attendaient dans leur voiture à l'extérieur de la gare et quand le train est arrivé, un homme, puis son épouse et sa fille se sont risqués à entrer dans la salle d'attente. Franchement, dans les Prairies aujourd'hui le jeu de devinettes n'est plus «Bouton, bouton, qui a le bouton?» mais «Train, train où est le train?»

Enfin, le train arrive; vous avez deux ou trois valises et votre fourgon à bagages est loin à l'avant du train et votre voiture Pullman est beaucoup plus à l'arrière. Ils arrêtent toujours le train de telle sorte que la voiture Pullman se trouve loin au fond de la cour. A présent, vous vous efforcez de placer dans le fourgon à bagages les deux ou trois valises supplémentaires que vous ne pouvez pas entrer dans votre wagon-lit ou dans votre chambre et de vous rendre à votre Pullman en très peu de temps. Il n'y a personne pour vous diriger; il n'y a pas de préposé aux bagages ni aucun membre du personnel, et vous pouvez vous imaginer quelle situation impossible cela représente pour une voyageuse.

Lors de la dernière réunion que nous avons tenue dans l'Est, je devrais rencontrer mon épouse. Sous tout respect, je dois dire que les agents, commis et employés du Pacifique-Canadien au niveau local sont merveilleux. L'un d'eux s'est rendu à la gare une heure et demie avant l'heure d'ouverture et s'est chargé personnellement durant ses heures libres de mettre les valises de mon

épouse à bord du fourgon à bagages. Ceci n'est évidemment qu'un des services que vous rendent ces personnes, mais ces gens font la liaison entre le public et le chemin de fer.

Franchement, il en est résulté que les gens d'affaires voyagent par le National-Canadien. L'arrêt le plus près est situé à quelque 64 milles de Virden sur la voie principale du National-Canadien, qui est à Brandon-Nord. Comme je le disais plus tôt aujourd'hui au maire, nous avond dû tenter de faire établir un arrêt à Miniota par le National-Canadien. Virden-Nord est à 20 milles de distance, mais on nous a dit que l'arrêt ne peut être qu'à Brandon-Nord ou à St-Lazare, qui se trouve au-delà de la frontière de la Saskatchewan. Donc, il faut faire 60 milles dans un sens pour rejoindre un train transcontinental à moins de prendre le Pacifique-Canadien à 3 heures du matin. Eh bien, les gens qui viennent de Toronto (et il y en a beaucoup qui viennent dans l'industrie minière) n'en font rien. Ils disent: «Rencontrez-nous à Brandon-Nord sur la voie du National-Canadien». Normalement, on ne peut s'attendre que ces gens voyagent par autobus parce que beaucoup d'entre eux désirent travailler à leur mémoire ou à quelque chose de la sorte. D'autres fois, nous leur prêtons une voiture pour se rendre à Winnipeg parce que là ils peuvent prendre un des quatre trains du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien qui arrivent à meilleure heure. Parfois, ce procédé est plus commode, plus pratique et plus facile à suivre en hiver qu'il ne l'est de voyager par le Pacifique-Canadien. Toutefois, en hiver, quand vous envoyez une voiture ou un autobus, il se lève invariablement des tempêtes et la personne se trouve immobilisée à Winnipeg ou dans un autre centre, ou même sur la route. De sorte qu'en hiver, vous avez le choix de partir par ce train qui part à 3 heures du matin et qui, évidemment, peut être considérablement en retard en hiver, ou vous pouvez courir le risque (et c'est un risque très réel en hiver) d'être immobilisés sur la route à quelques centaines de milles de votre siège social et, comme je l'ai dit, il y a quatre cents milles de Virden à Winnipeg.

Il fut un temps, vous savez, où l'on disait aux jeunes hommes d'affaires et de professions: Si vous choisissez un endroit le long de la voie principale du Pacifique-Canadien (c'est le ruban d'acier qui relie tous les points du pays; c'est l'unique symbole de notre état de nation et ce service-voyageurs le représente), si vous vous établissez le long de cette voie, vous pouvez demeurer assurés que votre ville et votre économie seront toujours raisonnablement stables; que vous aurez toujours le moyen de vous absenter en même temps que la chance d'attirer l'industrie et d'atteindre le développement.

D'après ma propre expérience, entre les mois de décembre et mars, dans les diverses fonctions nationales que j'ai eu l'occasion de remplir, j'ai dû faire au moins trois longs voyages dans l'est et dans l'ouest au cours de cette période de temps; j'ai fait ces trois voyages par rail et chacun par le National-Canadien. Je demeure près de la voie du Pacifique-Canadien, la gare se trouve exactment à quatre minutes de marche de mon foyer et cependant je parcourrai 120 milles à l'aller et au retour pour prendre le National-Canadien plutôt que le Pacifique-Canadien. La raison est que les trains du National-Canadien sont plus fréquents, on peu y monter au milieu du jour, et aussi parce qu'on peut retenir des places sans trop de difficultés et, franchement, les tarifs sont normalement un peu moindres.

Et je pense à un exemple. Il y a maintenant un an, nous devions nous rendre à une convention à Toronto à la fin d'août, et j'ai retenu des places en mai pour mon épouse et moi-même. Nous n'avons pas reçu nos places et, vers le milieu de mai, je causais avec l'un des autres dirigeants de cette organisation à Winnipeg, et il me disait: «Je pense qu'au lieu d'aller par avion, je voyagerai par rail.» Je lui dis: «Normalement, c'est un moyen beaucoup plus agréable de

voyager», et je l'ai convaincu d'y aller par train. En moins d'une semaine, il avait sa place à partir de Winnipeg; et moi je n'avais pas encore la mienne à partir de Virden. En d'autres termes, il semble qu'on a tendance à empêcher ces réservations et à les conserver pour Winnipeg peut-être et à n'en pas accorder de ces points tant qu'on n'a pas constaté quel espace est disponible. Alors, je suis allé voir le chef de la gare locale (c'est un monsieur, comme ses subalternes d'ailleurs), et je leur ai fait part de mon expérience et ils ont fait le diable et, en conséquence, au bout de dix autres jours, j'ai eu mes places, mais non sans avoir attendu durant deux ou trois mois pendant que des gens à Winnipeg pouvaient avoir les leur immédiatement.

C'est là la situation que j'ai rencontrée au *Canadian* en comparaison du service du National-Canadien. Avant que le *Dominion* ne soit supprimé, nous y voyagions régulièrement, comme le faisait d'autres hommes d'affaires de Virden, parce que notre travail nous amenait à faire de courts trajets, par exemple, pour aller à Regina ou à Winnipeg, en plus de voyages d'un bout à l'autre du pays. Il n'était pas rare que nous allions à Winnipeg par le *Dominion* deux fois par semaine, et certainement une fois par semaine. Franchement, ce trajet devint de plus en plus désagréable avec le temps.

Éventuellement, la compagnie forma une longue rame de wagons de messageries et de wagons à marchandises à laquelle elle accrocha une voiture-coach, et c'était censé être le *Dominion*. Ce train aussi arrêtait au fond de la cour, les bagages étaient placés sur le quai et le public devait déambuler jusqu'à cette unique voiture. Ensuite, elle retrancha le wagon café-salon et l'on ne put plus manger. Dans les quelques derniers trajets, elle retrancha même le vendeur de journaux. Je peux vous raconter une expérience vécue lors d'un des derniers parcours dans ce vieux petit trolley de Toonerville, car c'est bien ce qu'il était. Ce trolley de Toonerville entrait à Brandon par un froid de 40° sous zéro et nous n'avions rien à manger. Alors on fit un court arrêt à Brandon et je pris ma course pour aller prendre un sandwich. J'eus juste le temps de manger mon sandwich, pas question de tarte, et le trolley de Toonerville se mit en marche. Je remontai et nous n'avions fait qu'un petit bout de chemin quand le train s'arrêta pour faire monter un vieux couple. Ce couple était demeuré dans la gare de Brandon pendant une demi-heure en attendant le train mais, à cause du froid, de la brume et du givre, on ne pouvait pas bien voir à l'extérieur à moins de passer directement sur le quai. On avait dit à ces gens qu'on les avertirait que le train serait en gare. Ces pauvres gens étaient si contrariés qu'ils restèrent figés sur leur banquette sur une distance de quelque cinquante milles après le départ de Brandon, songeant à toutes les dispositions qu'ils avaient prises pour monter à bord de ce train, qui ensuite était parti sans eux. Ceci semblait être l'attitude générale dans l'exploitation de ce trolley de Toonerville.

Franchement, nous constatons que dans les Prairies le transport par rail n'est pas un luxe, ce n'est pas non plus une question de choix. Nous parlons d'autobus, mais existe-t-il un choix en hiver quand les routes sont amoncelées de neige ou quand on vous dit: «Évitez les grandes routes.» L'autobus est-il un choix dans ce genre de pays? L'autobus est-il un choix pour celui qui désire faire un peu de travail?

Dans un train, on peut se réfugier dans une chambre et même dans l'unique voiture à voyageurs du trolley de Toonerville, on avait coutume d'avoir l'obligeance d'installer une petite table ou l'on pouvait faire un peu de travail, mais on n'en peut rien faire sur un siège rebondissant d'autobus. Un autobus prend cinq heures et demie pour se rendre Virden à Winnipeg, il passe par tous les petits villages de cent ou deux cents âmes de population, ce qui fait un voyage plutôt épuisant. En fait, l'autre jour, le maire me disait qu'il était allé aux Antilles, je crois, et qu'il avait mis plus de temps à se rendre de Winnipeg à Virden qu'il n'en avait mis pour venir des Antilles à Winnipeg. Ceci s'applique à tous nos trajets. Nous dépensons plus d'effort pour nous rendre à Winnipeg ou à

Brandon pour rejoindre les moyens de transport international que nous n'en dépensons pour nous rendre à destination.

Comme vous le savez, il ne faut que deux heures pour aller de Toronto à Winnipeg en DC-8 et cependant nous passons quatre heures et quatre heures et demie pour arriver à l'avion. Cependant, sans ce transport régulier ou transport par rail dans les Prairies, nous sommes dans une région où nous pouvons être très rapidement immobilisés; la région peut s'amonceler de neige ou être paralysée par la glace. Ce que nous craignons, c'est que comme l'a fait le *Dominion*, le *Canadian* disparaisse aussi. On le réduira, il continuera probablement à être en retard; le service-voyageurs se détériorera et éventuellement ce ruban d'acier, cet unique ruban de trafic voyageur, cette seule chose qui relie la nation, ce seul symbole disparaîtra.

Hors, nous ne demandons pas une solution déraisonnable et non économique de ce problème du transport; il ne faut pas s'y attendre. Toutefois, nous attendons quelque chose, quelque chose de simple, facile et efficace, à quelque genre de service de banlieue ou d'automotrice qui serait assuré au moins une fois par jour dans chaque sens entre Calgary et Winnipeg, et alors à Winnipeg, on pourrait faire le raccord avec les trains à quatre places du National-Canadien, ou faire le raccord à Regina pour aller de là à Edmonton. S'il y avait une voiture de banlieue munie de moyens limités de casser la croûte, qui pourraient même être des machines à boutons pressoirs qui permettraient d'avoir un sandwich si le trafic n'était pas suffisant pour justifier autre chose, au moins on pourrait avoir quelque chose à manger sur les lieux; si on l'entretenait en état de propreté et si on la rendait attrayante, les gens y recourraient parce qu'ils pourraient y voyager avec plus de confort, ce service serait plus rapide que celui des autobus et l'on pourrait même y faire un peu de travail si on le désirait. Un tel service serait plus sûr, ce qui est important dans la région en hiver. Nous avons besoin de ce service-voyageurs quotidien, nous en avons besoin dans le jour, nous en avons besoin sur la ligne principale du Pacifique-Canadien parce que c'est la ligne principale qui relie toute la partie sud des Prairies, comme le fait le National-Canadien dans le nord. Malheureusement, contrairement à Portage la Prairie, en quittant cet endroit, les voies s'écartent et toute la partie sud n'a pas l'avantage du choix de transport qu'offre le National-Canadien.

Il s'agit d'un besoin social et économique qui est non seulement nécessaire à notre progrès, mais que nous estimons très nécessaire pour prévenir une détérioration des principaux centres entre Calgary et Winnipeg, le long de la voie principale. Nous estimons que notre économie canadienne en dépend; le chemin de fer a contribué au développement de ces petites villes et villages. Si l'industrie doit se diversifier, comme nous le préconisons à chaque niveau de gouvernement, comme nous le préconisons par l'entremise de notre société de développement local et de notre société de développement régional, tout le travail, le temps et l'argent que nous y mettons seront perdus si nous n'avons pas au moins un minimum de service-voyageurs quotidien. Un tel service doit être maintenu si nous voulons appliquer nos politiques et si nous sommes pour investir de l'argent dans le développement de l'industrie.

Vous pouvez vous imaginer ce qu'il peut être difficile de vendre un commerce dans la ville de Virden, ou dans un village comme Moosomin ou Indian Head. Vous ne pouvez pas vendre à ces hommes d'affaires, s'ils doivent vous demander, comme l'a fait le chef d'une des plus grandes entreprises minières du monde: «Comment puis-je repartir de Virden?» Je lui ai répondu: «Il y a des autobus dans l'après-midi.» En fait, je lui ai répondu un peu entre les dents et j'ai pu lui trouver une occasion en compagnie du sous-ministre. C'était le seul moyen de le faire partir dans le confort, après quoi il pourrait prendre le train du National-Canadien à Winnipeg.

Comme vous le savez, la voie principale de ce Pacifique-Canadien traverse des endroits où se trouvent des richesses naturelles, du pétrole, entre autres. Il n'y a pas que du pétrole dans cette région, vous le savez, vous l'avez vu ce matin du train qui vous amenait ici; mais il y a aussi des dépôts de potasse. En traversant même les champs de pétrole les moins importants de la région de Virden, même si le droit de passage ne comprend que quelques pieds de large par 2,600 pieds de long par quart de section, avez-vous une idée du revenu que cela représente pour la compagnie de chemin de fer? Bien, nous le savons, parce que nous avons lutté pour recouvrer une partie de ces redevances de quelques-unes des voies secondaires en vertu de l'article 198 de la Loi des chemins de fer. Si les fermiers obtiennent gain de cause, ils retireront des redevances pour ce pétrole entre 2,000 à 10,000 dollars. La voie principale procure au Pacifique-Canadien, dans les mêmes proportions, de 6,000 à 7,000 dollars en traversant un quart de section de terre. Vous pouvez imaginer la fortune que représentent ces terrains concédés si 2,600 pieds rapportent une moyenne de 6 à 7,000 dollars dans les champs de pétrole de moindre importance.

Maintenant, il est évident qu'une entreprise peut dire qu'une certaine partie de son exploitation est déficitaire, cela peut nous arriver à nous aussi. Nous sommes en affaires pour faire des affaires et nous devons calculer le profit pour l'ensemble de l'entreprise, y compris la partie déficitaire. Quant à ces terrains cédés au Pacifique-Canadien, nous prétendons qu'il faut procéder comme l'on fait les cours de justice dans les cas semblables. Il y a eu des discussions à savoir qui était propriétaire du sable et du gravier ou si le sable et le gravier étaient des minéraux. Vous n'avez pas besoin aujourd'hui de lire la définition pour savoir si ce sont des minéraux. La Cour suprême du Canada dit non dans la cause *Beaumont vs Western Minerals*. Vous prenez la langue vernaculaire; que voulaient dire alors les ingénieurs quand le ballast a été répandu sur la voie. Dans ce cas, ils ont décidé que c'était un recouvrement et l'Alberta passa la Loi sur le sable et le gravier.

Ainsi, pour bien interpréter ce contrat avec le Pacifique-Canadien, vous devez comprendre le langage de ceux qui ont rédigé le contrat, la langue des ingénieurs et des hommes d'affaires de ce temps-là, et qu'est-ce qui devait être assuré, un service efficace. Un service efficace n'était pas alors limité et ne devrait pas être aujourd'hui limité au service des marchandises.

Maintenant, ce témoignage que nous vous apportons au sujet de développement de l'industrie vient justement de la *Virden Community Development Corporation*. J'ai aussi été l'avocat de *West-Man Development*, qui est une société pour le développement régional, et d'autres groupes du même genre. Ainsi, ce n'est pas seulement la voix de Virden, mais la voix de toutes ces petites localités, plus petites que la ville de Brandon et de Portage, toutes les autres Virden le long de la voie principale.

Je pense souvent au mémoire présenté par la subdivision de Lenore, qui n'est pas une partie de la voie principale, mais une subdivision d'une voie secondaire. Je voudrais conclure en citant un paragraphe de ce mémoire qui avait été envoyé au gouvernement fédéral, au gouvernement provincial, au premier ministre, au premier ministre de la province et aux ministres de l'Agriculture. Voici ce que dit le mémoire:

> Nous sollicitons respectueusement la création immédiate d'une régie nationale des Transports pour sauvegarder et protéger les transports requis par la population du Canada et de cette région, pour mettre fin à ces mesures rétrogrades qui auront pour effet d'éloigner les gens, de

nuire au développement et d'étouffer la survie économique et sociale et le bien-être du Canada rural de cette région. Que priorité absolue et inconditionnelle soit accordée à ces considérations plutôt qu'à une prétendue possibilité d'économie sur une voie en particulier...

...dans notre cas, c'était une voie, et j'ajoute, toute l'exploitation commerciale des chemins de fer...

de n'importe quelle compagnie de chemin de fer recevant du peuple du Canada des concessions importantes de terrains et de dépôts miniers en retour de ses services et qui, aujourd'hui, opère avec un profit substantiel.

Le tout soumis bien respectueusement, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Doak pour ce mémoire raisonnable et réaliste. Vous nous avez fourni beaucoup de matériel neuf, c'est certain.

● (2.40 p.m.)

M. SALTSMAN: Laissez-moi d'abord vous dire, monsieur Doak, que votre mémoire m'a grandement intéressé. Il y a là une façon plutôt unique d'aborder ce problème; je pense en particulier à la langue vernaculaire, voilà une vue réaliste du sujet. Ce n'est pas un récit de lamentations; il y est question des répercussions sur l'économie et des besoins de la population.

Je voudrais vous poser une couple de questions conjecturales concernant le transport dans votre région. Mais avant cela, que devez-vous faire pour obtenir le transport par air chez vous, si vous le désirez?

M. DOAK: Par Winnipeg.

M. SALTSMAN: Téléphonez-vous directement à Winnipeg ou avez-vous une agence?

M. DOAK: Nous avons une agence de voyage qui peut l'obtenir dans les deux sens.

M. SALTSMAN: Voici une question. Que pensez-vous d'une agence de voyage qui s'occuperait des réservations de tous genres, que ce soit par train, avion ou autobus? Vous avez dit qu'il était très difficile d'obtenir des réservations; les gares étaient fermées, les salles d'attente pas toujours convenables, et que vous deviez demander à une agence de vous trouver un autre moyen de transport. Voyez-vous quelque avantage pour une localité comme la vôtre, du point de vue des gens qui ne savent pas comment rejoindre le chef de gare, d'avoir une agence centrale que vous pourriez appeler, une agence qui aurait des liaisons avec tous les moyens de transport, au lieu de ce qui se fait présentement?

M. DOAK: Il y a certainement du bon dans cela; seulement, vous perdez le contact personnel et, franchement, je n'aurais pas été aussi bien servi que je l'ai été, je ne veux pas dire que l'on m'a fait une faveur, tout ce que je veux, c'est d'être traité comme les gens des autres localités; c'est l'agent local qui s'est démené pour moi. Je serais désolé de voir partir ces bons agents locaux, mais je crois que l'on devrait faire quelque chose au sujet des réservations, que ce soit pour les trains ou les avions. Quand vous faites des réservations sur des avions par l'entremise d'une agence de voyage, elles semblent s'effectuer normalement. Je ne prétends pas que vous obtenez exactement ce que vous désirez. Il ne semble y avoir aucune difficulté avec Air-Canada, remarquez que je ne suis pas

leur avocat, ni celui du CPA ou d'autres; quand vous demandez une réservation, le type de Winnipeg ou de Calgary ne passe pas avant vous. Vous obtenez votre billet s'il y a de la place; vous n'obtenez aucune faveur, mais vous passez à votre tour.

Maintenant, ce que je veux dire, c'est qu'une société ferroviaire, qu'elle soit nationale ou privée, rend un mauvais service si elle met en pratique un système par lequel il faut attendre des semaines pour des réservations qui quelquefois pourraient être obtenues en ville en une semaine ou deux. Je suis de votre avis quand vous suggérez la création d'une régie nationale des chemins de fer, pas la nationalisation, mais une régie qui ferait en sorte que les réservations, d'où qu'elles viennent au Canada, seraient considérées suivant l'ordre de leur réception plutôt que sur une base d'importance relative des localités d'origine.

M. SALTSMAN: Vous parlez d'une régie nationale des Transports? Il en a été question dans presque tous les mémoires qui nous ont été présentés. Comment concevez-vous le fonctionnement d'une telle régie? Quel sera son rôle?

M. DOAK: Elle devra s'enquérir des moyens de transport requis partout au Canada et tout particulièrement dans les régions dont il a été question. A certains endroits, il faudra dire: «Que vous aimiez cela ou non, monsieur Doak, vous devrez voyager par autobus, parce que rien ne peut justifier un train quotidien». Cela se comprendrait dans les régions desservies par les lignes secondaires où les gens doivent utiliser l'automobile pour se rendre à la gare la plus proche. Tout ce que nous demandons, c'est une voie ferrée traversant le sud du Canada, afin de nous permettre de voyager par train.

La régie devra étudier la situation et décider si un train quotidien est nécessaire ou bien un train de jour quotidien d'un bout à l'autre du Canada. Quant à savoir si ce genre de service devra oui ou non recevoir des subsides, c'est une question à être réglée par ce Comité et par le Parlement, probablement après entente avec le Pacifique-Canadien. Même si je suis opposé à la nationalisation et aux subsides, il pourrait être nécessaire de le faire pour assurer ce service parce que cette contrée et le droit de passage dépendent de cette voie du Pacifique-Canadien. Si ce service des voyageurs devait arrêter, on devra partir d'un peu partout dans le sud pour atteindre le *Great Northern*. Je crois que ce serait un sérieux choc psychologique pour le Canada que de perdre autorité sur la ligne principale du Pacifique-Canadien. C'est dans un cas semblable que votre régie nationale des Transports pourrait intervenir. A ce sujet, je ne voudrais pas d'une commission, parce que beaucoup d'entre nous, tout en admettant que ces commissions agissent de bonne foi, croient qu'elles semblent être trop intimement liées avec les grandes entreprises commerciales, que ce soit les chemins de fer, les boissons alcooliques ou les sociétés de transport routier; le public n'a pas pour ces commissions la confiance qu'il accorde aux cours de justice ou à la Chambre des communes ou bien, disons, à une sorte d'autorité nationale sur les chemins de fer qui verrait à ce que ces régions soient desservies; et, si la chose est nécessaire, que l'on accorde des subsides.

M. SALTSMAN: Cette régie devra en fait, choisir parmi les différents moyens de transport celui qui conviendrait le mieux à une région donnée et les localités intéressées devront en accepter les décisions?

M. DOAK: Oui.

M. SALTSMAN: Vous êtes un homme d'affaires et vous êtes aussi un avocat qui a représenté divers plaideurs; ne voyez-vous pas la grande difficulté à choisir parmi les divers intérêts impliqués dans l'octroi de permis exclusifs; par exemple, entre une société ferroviaire et une compagnie d'autobus, ou entre une compagnie d'autobus et un service de limousines? Comment peut-on surmonter pareilles difficultés?

M. DOAK: On ne peut écarter toutes les difficultés; vous ne pouvez contenter tout le monde; mais vous avez soulevé un point intéressant; il est toujours préférable de conserver une certaine forme de concurrence. Malgré le service exceptionnel assuré présentement par le National-Canadien, il serait peut-être moins bon s'il contrôlait tout le service ferroviaire. Par exemple, quand Air Canada a dû faire face à la concurrence du CPA, nous avons remarqué une amélioration à Air Canada. Ainsi, je crois qu'il est nécessaire, quand cela est possible, de maintenir une certaine concurrence, c'est un stimulant essentiel. Cependant, quand il est impossible de maintenir la concurrence qui soit rentable, alors, je préférerais au moins un service quelconque.

M. SALTSMAN: Monsieur le président, une dernière question.

Le PRÉSIDENT: Votre temps est écoulé.

M. SALTSMAN: J'arrivais à ce point. Croyez-vous qu'il serait possible d'avoir ce genre de régie nationale des Transports sans nationaliser toutes les formes de transport, vu les difficultés inhérentes de concilier les divers intérêts?

M. DOAK: Je pense que nous devrions, si possible, laisser l'entreprise privée trouver les solutions, mais non pas leur laisser une liberté complète au détriment du public.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'ai été intéressé d'une part par des remarques personnelles au cours de la présentation de votre mémoire. Nous avons entendu, lors de nos voyages, beaucoup de choses au sujet des préférences des gens d'âge mûr pour les voyages par chemin de fer, mais la nouvelle génération semble préférer l'avion. Je me demandais ce que vous en pensiez, vous, un avocat qui, je le sais, doit souvent voyager par tout le pays; comment se fait-il que vous sembliez tout particulièrement préférer le chemin de fer au lieu peut-être de prendre l'avion pour Winnipeg ou ailleurs. Pensez-vous, qu'avec le temps, vous en viendrez à utiliser l'avion, ou bien est-ce un caprice, ou êtes-vous vieux jeu avec encore une préférence pour le train?

M. DOAK: Il y a trois aspects à cela. J'ai fait trois voyages dans l'est par avion en février et j'ai trouvé qu'il fallait aller trop vite; vous ne pouvez être à date dans votre travail J'aime le train parce que cela me permet d'y travailler un peu. J'ai aussi constaté que c'était ce que préféraient les professionnels, tout particulièrement dans l'Ouest. Après la guerre, nous utilisions presque exclusivement l'avion, nous le faisons encore quand le temps nous presse; en fait, c'est le cas la majeure partie du temps. Cependant, je dirais que je voyage par chemin de fer 3 ou 4 fois sur 10, un peu moins que la moitié du temps; je le fais en fin de semaines, cela me permet de faire du travail que je n'avais pu compléter avant. Cela, c'est durant l'été. En hiver, la situation est différente. Alors, nous n'avons pas le choix à cause de la difficulté à se rendre à Winnipeg

et parfois même à Brandon pour y prendre l'avion. Comme vous le savez, nous avons eu le blizzard de Winnipeg et, fréquemment, dans les localités plus petites, cela peut survenir une fois ou deux par mois. Lors de ce dernier voyage, nous avons dû laisser nos voitures à Winnipeg; nous avions pris le National-Canadien à Brandon et nous avions fait conduire nos automobiles à Winnipeg avec l'intention de les utiliser pour le retour. Nous ne sommes pas complètement maîtres de notre destinée. Je crois, comme vous l'avez dit, qu'il y a une tendance à utiliser l'avion; mais il y a aussi un retour, un autre cycle, au chemin de fer, pourvu qu'il soit efficace et qu'il réponde aux besoins. Il y a place dans l'économie pour les deux modes, et, comme toutes les choses nouvelles ou les nouvelles modes, nous nous précipitons tous dans le même sens, et puis, nous en revenons petit à petit.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Doak, je sais que vous désirez partir tôt. J'espère que nous vous reverrons sous peu.

Nous avons M. Norman S. Bergman, vice-président du comité des transports de la Chambre de commerce de Brandon et vice-président des Chambres de commerce du Manitoba. M. Bergman a comparu devant nous à Ottawa le 24 mars avec la délégation des maires de l'Ouest. Le mémoire soumis par la ville de Brandon, Manitoba, a été imprimé et apparaît comme appendice H du procès-verbal de jeudi le 24 mars. M. Bergman représente la ville, la Chambre de commerce et la Commission de l'industrie de Brandon. Comme le mémoire soumis est déjà imprimé dans nos procès-verbaux, M. Bergman ne nous donnera que les grandes lignes et répondra ensuite aux questions.

● (2.50 p.m.)

M. BERGMAN: Merci, monsieur le président. J'ai plutôt l'impression d'être un homme vidé, parce que j'ai entendu les autres parler d'à peu près tout ce que je voulais dire. Une répétition serait fastidieuse, ainsi je me bornerai à quelques observations. Quant à la présence de notre mémoire dans vos procès-verbaux, vous vous souviendrez que nous l'avions déposé tout simplement, sans le commenter. Ce matin, je crois que le maire Magnacca a commenté les souhaits de bienvenue à l'adresse de ce Comité qui apparaissaient hier en page éditoriale du *Sun*, de Bandon; article qui, en plus, contenait quelques informations. En plus de vous souhaiter la bienvenue au nom des diverses sociétés que je représente, je désirerais, monsieur, déposer ceci pour votre procès-verbal et je n'en lis que la première ligne:

> Brandon souhaite la bienvenue aux membres du Comité des transports et des communications de la Chambre des communes qui siègera ici demain.

Ce texte est très substantiel, mais je pense que pour épargner du temps, il serait préférable de le déposer tout simplement.

Le PRÉSIDENT: Nous avons une proposition pour le faire imprimer; elle a été proposée par M. MacEwan et appuyée par M. Caron. L'éditorial du *Sun* de Brandon du mercredi le 11 mai, qui est intitulé «*The Dominion*», apparaîtra à sa place dans le compte rendu du témoignage de M. Bergman.

M. BERGMAN: Monsieur le président, je voudrais faire une remarque que personne n'a encore faite ici. Nous l'avons nous-mêmes faite à quelques reprises en discutant de cette question. Je crois qu'il me faut vous dire que j'ai aujourd'hui le pressentiment de lutter pour deux choses. L'une, est le retour du *Dominion*, au sujet duquel vous avez recueilli un nombre considérable de témoignages. Cependant, je veux que l'on me comprenne bien, je l'ai dit à la réunion du Conseil national d'administration de la Chambre de commerce du

Canada le mois dernier, aujourd'hui, messieurs, nous luttons pour conserver le *Canadian*.

Maintenant, je crois MM. Crump et Emerson quand ils disent que c'est leur intention d'abandonner le service des voyageurs. Si je me rappelle bien ce que j'ai lu quand vous les avez questionnés au cours d'audiences antérieures sur les mémoires qu'ils avaient soumis à ce Comité, ils n'ont donne aucune sorte d'assurance que le *Canadian* resterait en service pendant un temps déterminé. Je pense que vous vous en êtes rendu compte aujourd'hui. Vous avez voyagé par ce train, trois fois environ, je crois, ou trois fois au moins quand vous partirez. Vous avez constaté le laisser-aller qui est survenu au cours des derniers mois sur le *Canadian*. Cela a commencé bien avant le retrait du *Dominion* et maintenant, c'est bien visible.

Quand les maires se sont rendu à Ottawa, je crois que c'est dans votre procès-verbal, j'ai dit que ce qui m'avait le plus frappé à la lecture du compte rendu dans les journaux de l'accident survenu aux trains du National-Canadien et du Pacifique-Canadien quand ils furent ensevelis sous une avalanche en Colombie-Britannique, c'était la comparaison du nombre de voyageurs à bord de ces deux trains; il y en avait 135 sur le *Canadian* du Pacifique-Canadien et soit 205 ou 210 sur le train du National-Canadien. A mon sens, c'est évidemment un indice que d'une part, on tente par tous les moyens de remplir le plus grand nombre possible de voitures pour voyageurs, tandis que de l'autre, on ne le fait pas. Vous avez entendu M. Doak dire il y a quelques moments, c'est une des chose qui me sont familières, que c'est un problème difficile; quelqu'un a demandé ce matin une question au sujet de la discrimination du maire Magnacca, il a dit clairement qu'il n'y avait aucune discrimination quant à la couleur, la foi, la race ou autre chose de cette nature, et cependant, il y a en cela de la discrimination. M. Doak avait raison de dire que à Brandon, lorsque vous désirez une réservation pour un voyage au loin à bord du *Canadian* il vous faut attendre que quelqu'un de Winnipeg puisse s'en occuper.

J'admets que j'obtiens un bien meilleur service les rares fois où j'utilise le train, j'avoue que je le préfère à l'avion. Quand je désire une réservation, je téléphone la veille à un de mes amis du Pacifique-Canadien à Winnipeg. De cette manière, je peux obtenir une réservation. Si je veux le faire par l'entremise du bureau de Brandon, il me faut attendre que ma demande suive la filière. C'est une certaine forme de discrimination. Comment procèdent-ils, je l'ignore; mais je ne crois pas que je devrais avoir plus de difficulté à obtenir une réservation à bord du train, après un avis raisonnable, que celui qui habite à un autre endroit, pourvu qu'une telle réservation soit disponible. Messieurs, je veux que l'on me comprenne bien, j'attache beaucoup d'importance à ce que j'ai lu des propos de l'ancien président du Pacifique-Canadien et du président du conseil d'administration. Je crois que c'est un avertissement clair et brutal, venant de la part de représentants de l'entreprise libre, que c'est leur intention de se retirer du service des voyageurs. Je ne pense pas qu'il se trouve quelqu'un, ayant entendu leurs déclarations, lu leurs écrits et les citations de leurs discours publics, qui puisse me contredire à ce sujet. C'est un problème de transport des voyageurs que ce Comité doit étudier, en évaluant convenablement le véritable objectif en vue, le *Dominion*.

Vous avez entendu beaucoup de commentaires au sujet de l'entente de 1880. Cette entente avait été conclue dans des circonstances particulières, alors que le premier ministre du temps croyait essentiel de lier ensemble tout ce

pays. C'était une entente faite en partie pour le développement du Canada, c'était aussi, spécifiquement et politiquement, pour relier l'extrême ouest de ce pays avec les provinces de l'Est. Personne n'a encore mis en question les raisons qui ont justifié la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Vous avez entendu plusieurs opinions à savoir comment il fallait comprendre les concessions de terrains et les subventions en argent. Nous en parlons dans le mémoire que nous avons soumis. Toutefois, je partage l'opinion de M. Doak qui pose le problème très clairement; je n'ai pas l'intention de m'étendre longuement sur ce point sauf pour exprimer notre point de vue, parce que les gouvernements des quatre provinces des Prairies en ont appelé au Conseil Privé sur la légalité de la décision du Pacifique-Canadien d'abandonner ce service.

Je veux insister fortement sur le point important suivant: Que signifiait l'entente de 1880 quand elle fut conclue? C'est un fait que les facteurs économiques ont évolués ainsi que les moyens de transport, nous vivons plus près les uns des autres, mais on ne peut tenir compte de ces choses quand il s'agit d'étudier l'entente de 1880. Je pense que ces choses devraient être réglées par des mesures législatives venant de la Chambre des communes, lors de l'étude de ces problèmes particuliers. S'il y a quelque chose qui ne va pas, seule une loi pourra être efficace. Je soutiens qu'en réduisant l'efficacité du *Dominion*, comme je l'ai dit dans le mémoire, c'était un outrage à l'endroit de la Commission des Transports, quand on n'a pas, en septembre, remis le *Dominion* sur le même pied qu'auparavant. Nous avons bien souligné le fait qu'avoir une locomotive, un fourgon et deux voitures pour voyageurs, c'était tout simplement le réduire au rang du train de Tonnerreville. Je me souveins qu'au début de septembre, la première fois que je suis monté à bord du train venant de Montréal pour retourner à Winnipeg et après aller vers l'est du Canada, j'ai été frappé de voir la condition de ce train, de constater le résultat d'une politique délibérée du Pacifique-Canadien et j'avais honte de voir le train arrêter à Brandon, même s'il y avait des voyageurs. Je crois que nous avons droit à un service efficace que l'on pourrait vanter et non pas un train dans lequel on se sent à la gêne.

Ainsi, monsieur le président, le principal de notre requête porte sur le fait que nous désirons conserver un service convenable pour les voyageurs comme il en existait un jusqu'à 1964.

• (3.00 p.m.)

Je crois que je devrais ajouter, j'espère bien ne pas me faire trop d'ennemis dans les endroits éloignés, qu'il me semble que lorsque les maires des huit villes de l'Ouest se sont présentés devant ce Comité, même s'ils n'ont pas dit grand-chose, il eût été préférable de ne pas avoir Calgary et Winnipeg avec nous lors de la présentation de ce mémoire particulier. Je crois que ces deux villes ont obtenu certaines améliorations à leur transport aérien, elles ont un meilleur service ferroviaire que les localités plus petites desservies par le Pacifique-Canadien dans le sud de la région des Prairies; et, je suis d'avis qu'il vaut mieux ne pas en avoir que d'avoir un associé indifférent. A mon avis, celui qui voudra contredire notre mémoire recherchera d'abord les points faibles et les appuis tièdes. Les habitants de Calgary et de Winnipeg sont certainement des braves gens et j'y compte de nombreux amis, mais pour les besoins de cette cause, j'aurais préféré qu'ils ne se soient pas associés à nous. Ils ont de bien moins bonnes raisons que nous, elles affaiblissent notre cause et j'aurais voulu qu'elle soit aussi solide que possible.

Vous admettrez sans doute que le Canada se développe par régions; vous avez la région des Maritimes, Québec est une autre région distincte, et vous avez à côté l'Ontario, qui est une autre région. Je pense que l'on peut mettre ensemble approximativement trois et demie des provinces de l'Ouest; les trois provinces des Prairies sont unies par ce problème de transport des voyageurs par chemin de fer, par avion ou sur les grandes routes. La Colombie-Britannique est unie à elles jusqu'à un certain point, mais se développant, surtout à l'ouest des Rocheuses, sur un plan régional d'une conception différente, avec des problèmes qui diffèrent légèrement des nôtres.

Ainsi, il vous faut considérer quels sont les transports requis dans cette région particulière si vous tenez à avoir une vue transcontinentale de ce problème. Vous avez reçu des mémoires et entendu des commentaires sur ce qui serait nécessaire au développement de la région des Prairies. Le Conseil économique du Canada a reconnu que ce sont là les secteurs qu'il faut étudier pour savoir ce que l'on doit faire pour que cette région atteigne le même rythme de développement que le reste du Canada. Je prétends toujours que les membres de ce Comité, comme individus, citoyens de ce pays et membres de la Chambre des communes, doivent penser à l'aspect sociologique de cette question de l'unité canadienne et ne pas laisser se développer des îlots de pauvreté dans certaines régions. J'hésite à faire des comparaisons avec d'autres problèmes particuliers. Toutefois, il existe dans l'Ouest, dans la région des Prairies, une impression d'avoir été négligés; je pense que cela se confirme jusqu'à un certain point en comptant les bulletins de vote des élections des dernières années. Il y a un malaise dans l'Ouest, messieurs, à part ce dont nous ne parlons pas. Il est évident que la législation que vous avez adoptée n'en tient pas suffisamment compte. Je pense que la Loi pour le développement des régions sous-développées est la meilleure mesure législative, à mon avis, pour le développement de certaines régions dont le rythme de croissance économique est en bas de la moyenne pour diverses raisons. Les gens veulent savoir que vous êtes disposés à adopter les lois nécessaires telle que la Loi pour le développement des régions sous-développées, ils veillent d'un œil intéressé à ce que l'entreprise privée, que j'appuie, ne vise pas seulement le dollar ou adopte une politique de laisser-aller, abandonne les secteurs les moins romantiques ou les moins rentables, comme ils disent, ou le service des voyageurs pour transporter plutôt la potasse, le soufre et autres choses de ce genre. Je pense qu'elles sont les seules à blâmer jusqu'à un certain point pour la rareté des wagons et la façon dont ont commencé les audiences de la Commission des transports à Winnipeg en septembre dernier, alors que quelques-uns de nos ruraux réclamaient à hauts cris que les diesels tirent des wagons de marchandises au lieu des voitures pour voyageurs. Je crois que cette pénurie était due en partie à un manque de prévoyance de la part des administrateurs de nos chemins de fer en ne se rendant pas compte de l'importance de l'exploitation de la potasse, en ne voyant pas le développement rapide de l'industrie du soufre, du pétrole et des autres produits. Je suppose qu'à la suite de cette pauvre estimation de la croissance économique du Canada, ils ont automatiquement tourné leurs regards vers les secteurs moins romantiques et moins rentables comme le transport des voyageurs.

J'ai fait une fois une remarque à une réunion de la Chambre de commerce du Canada que je vais répéter ici maintenant pour tenter de vous expliquer pourquoi les gens de l'Ouest ont l'impression d'avoir été négligés. J'ai dit alors, sur la foi d'informations que l'on m'avait fournies, que le bill C-120—je le mentionne, monsieur le président, parce qu'il y est question, en partie, du transport des voyageurs—semble avoir été inspiré par les sociétés ferroviaires, et

on a dit, remarquez bien ce que je dis, ce n'est pas une accusation, que le bill C-120 n'aurait pas été mieux rédigé si on avait demandé aux autorités des chemins de fer de le faire. Je ne dis pas qu'il y a eu collusion ou autre chose de cette nature, j'avais tout simplement l'impression qu'il était en entier inspiré par les chemins de fer. La chose est maintenant connue, le bill a été conçu et rédigé par un employé du National-Canadien prêté au ministère à la demande du gouvernement du Canada.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je m'excuse de vous interrompre.

M. BERGMAN: Désirez-vous que j'abandonne ce sujet-là?

Le VICE-PRÉSIDENT: Bien, d'après les règlements, vous vous êtes éloigné du sujet et de plus, nous devons considérer un autre mémoire avant de partir. Nous nous sommes déjà entendus avec la compagnie d'autobus pour partir vers quatre heures, de plus quelques membres ont signifié leur intention de vous poser des questions. Si vous pouviez écourter vos remarques, cela nous aiderait.

M. BERGMAN: En ce cas, j'en resterai là, monsieur le président.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur Bergman, venant des Maritimes, je comprends certainement les critiques que vous pouvez faire et certainement pas rien qu'au sujet du transport. Je me demande cependant s'il n'y a pas une certaine inconsistance dans vos remarques au sujet du développement du Canada par régions, quand vous-mêmes n'admettez pas qu'à l'intérieur de chaque province, des grandes villes comme Winnipeg et Calgary devraient être reconnues comme des centres de communications?

M. BERGMAN: Je n'ai pas dit cela du tout. Ce que je voulais dire, monsieur Bell, c'était que vous alliez entendre les représentants de Calgary et de Winnipeg. Le *Dominion* ou les autres moyens de transport ne sont pas aussi indispensables dans ces villes. Ainsi, quand vous les entendrez, leurs remarques ne seront pas aussi énergiques que les nôtres. J'admets que Calgary et Winnipeg sont des centres importants de communications. Je puis vous dire que d'après ma propre expérience, un des plus gros problèmes posés par le développement du Manitoba, c'est le fait que Winnipeg soit un aussi grand centre ferroviaire. Vous avez quelques-uns de ces problèmes de transport dans les Maritimes, nous le reconnaissons et vous avez notre sumpathie; mais je ne voudrais pas qu'aucun membre de ce Comité parte avec cette impression, monsieur Bell.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Bien, alors les mémoires des provinces du Manitoba et de l'Alberta nous permettront probablement d'obtenir une meilleure vue d'ensemble que les autres. Je me demande si les suggestions faites par M. Brazier, au nom de la Colombie-Britannique, ne seraient pas une réponse à quelques-unes de vos remarques, j'avoue que je suis d'accord avec plusieurs d'entre elles. J'ai ici ces suggestions et je vais les résumer. Je crois qu'elles sont excellentes. Il nous en a fait part à notre dernier voyage; il a suggéré qu'une étude soit faite pour déterminer les responsabilités découlant de la Loi de 1880: il a aussi suggéré le gel des services actuels pour les voyageurs, qu'aucun autre retrait ne soit effectué par le Pacifique-Canadien sans le consentement du Parlement, à moins d'être en conformité avec les modifications apportées à la Loi. Au moins, cela répond à deux des principales critiques que vous avez faites. N'est-ce pas, monsieur?

M. BERGMAN: Bien...

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Autrement dit, vous critiquez le *Canadian* et la possibilité qu'on projette de le discontinuer à la suite des déclarations faites

par le président, il y a quelques années. Vous parlez de plus des responsabilités du chemin de fer qui tiennent toujours. Alors, si nous retenons les deux en attendant la recommandation que nous pourrions faire à la suite des suggestions de M. Brazier, est-ce que cela serait de nature à vous satisfaire?

M. BERGMAN: Cela aiderait. Je crois que le sujet principal de l'inquiétude des gens de l'Ouest n'est pas seulement le fait d'avoir perdu quelque chose, mais il y a aussi la crainte d'être en train de perdre plus, de voir autre chose disparaître. Une tendance délibérée à décourager le public qui voyage par le *Canadian* permettra certainement au Pacifique-Canadien de vous dire dans un an, deux ans ou trois ans d'ici: «Voyez combien d'argent nous perdons». Nous croyons qu'ordonner un gel devrait permettre d'étudier les standards qui existaient avant et il faudrait les maintenir; car faire circuler à tous les jours un convoi de 14 voitures, n'est pas en soi une réponse satisfaisante; il faut aussi y maintenir tous les standards.

M. BYRNE: Le maire de Portage-la-Praire, je crois, nous a dit aujourd'hui que la compagnie d'autobus avait délibérément fixé un horaire coïncidant avec celui du *Dominion* dans cette ville; et, immédiatement après la disparition de ce train, eux aussi ont alors abandonné ce service d'autobus. Est-ce que cela s'est produit aussi à Brandon?

M. BERGMAN: Habitant Brandon, je sais que ces choses arrivent. Mais avant de jeter le blâme, il est bon d'en connaître les motifs. Dans bien des cas, ces autobus amenaient des voyageurs au train et y prenaient ceux qui en descendaient.

M BYRNE: Le *Dominion*?

M. BERGMAN: Mais oui. Ce sont ces horaires-là. J'y retournerai plus tard.

M. BYRNE: Vous synchronisez, maintenant?

M. BERGMAN: Oh! Je vois, synchroniser. Non, vous devriez le savoir, monsieur.

M. BYRNE: Dans le cas où la régie des Transports suggérée serait instituée pour tout le pays, comme l'a suggéré ici l'un des témoins, cette régie devra avoir l'autorité nécessaire pour dire: «Vous devez avoir un service d'autobus; vous aurez un train pour les voyageurs». Maintenant, croyez-vous que les gens de la région des Prairies accepteraient, dans le cas où la régie ordonnerait la remise en service du *Dominion* ou la mise en service d'un autre moyen de transport rapide, qu'une charte en protège les droits?

• (3.20 p.m.)

M. BERGMAN: Quiconque accorde une charte ou détient l'autorité nécessaire pour en accorder une, devrait avoir le pouvoir d'en déterminer aussi les tarifs, afin de s'assurer qu'ils soient équitables pour tous. Nous avons cela dans la province du Manitoba pour le transport par camions et nous l'avons aussi dans toutes les provinces où des chartes sont accordées pour un service particulier.

M. DEACHMAN: Cela serait outrepasser les frontiéres provinciales?

M. BERGMAN: On admet que vous pouvez traverser notre province une fois que vous avez la permission de votre propre province.

M. BYRNE: Ce serait acceptable?

M. BERGMAN: Fort probablement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci bien, monsieur Bergman. Vous nous avez fait un excellent exposé et nous vous en remercions; dommage, cependant, qu'il ait fallu abréger la période réservée aux questions.

M. CARON: Vous demandez la restauration des services du gouvernement. Au lieu d'un seul rapide, comme le *Canadian,* qui se rend de l'est à l'ouest en peu de temps, et d'un seul train omnibus, comme le *Dominion,* qui y met beaucoup plus de temps, serait-il préférable, selon vous, que l'allure des deux soit exactement la même, les départs de Montréal et de Vancouver se faisant à 12 heures d'intervalle? Les deux trains ne feraient des arrêts que le jour, de 7 heures du matin à 7 heures du soir. A votre avis, cela améliorerait-il la situation?

M. BERGMAN: En réalité, vous posez là une double question. Bien qu'on assure ces deux services, l'un devrait être de jour, l'autre de nuit. Soit dit en passant, l'une des lacunes à l'heure actuelle c'est qu'on ait supprimé une partie du service de messageries que comptait le service-voyageurs. Quant au trafic-marchandises il importe peu, à mon avis, que l'expédition se fasse le jour ou la nuit, pourvu qu'on dispose des installations nécessaires. Quant au service-voyageurs, les gens prendront le train la nuit s'il le faut, mais il est frustrant de se lever en plein cœur de nuit pour prendre le train quand on pourrait le prendre le jour. Cela répond-il à votre question?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Bergman.

Le cinquième et dernier mémoire nous vient de la Fraternité des cheminots et je prierais M. Bert Lane, chef de train à sa retraite, de le présenter.

M. Bert LANE: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité permanent des transports et des communications, avant de commencer la lecture du mémoire, permettez-moi de faire une brève observation. Vous noterez que, dans notre mémoire, nous avons sciemment évité de traiter de l'aspect économique du problème à l'étude. Comme nous nous occupons du fonctionnement des trains, nous estimons mieux connaître que d'autres les questions relatives à l'exploitation proprement dite, tandis que les questions d'ordre économique pourront vous être exposées plus nettement par les spécialistes qui en font une étude quotidienne. Je tenais tout simplement à le préciser afin que vous sachiez que, dans notre mémoire, nous insistons surtout sur le fait que, selon nous, on a réduit sciemment la qualité de ce service ferroviaire, afin d'en justifier l'abandon; il ne restait plus ensuite qu'à supprimer les trains.

Nous apprécions vivement l'occasion de présenter des instances au Comité en vue de maintenir et d'améliorer le service-voyageurs du Pacifique-Canadien. Nous admettons sans ambages qu'en vous présentant notre mémoire nous visons un double but: d'abord, comme Canadiens, nous tenons à ce que tous ceux qui voyagent au Canada, peu importe où, soient assurés d'un service de transport efficace et satisfaisant, ensuite, comme organisation ouvrière représentant les travailleurs qui composent l'équipage des trains, nous nous intéressons au plus haut point au maintien et à l'amélioration des perspectives d'emploi de nos membres.

Nous n'admettons pas, nous ne pouvons pas admettre que voyager par train soit démodé de nos jours. La voiture de tourisme, l'autobus moderne et la rapide expansion des services de transport aérien livrent, à coup sûr, une concurrence de plus en plus vive à notre service-voyageurs à l'heure actuelle. Le rail n'a peut-être plus le monopole qu'il a exercé pendant longtemps sur le trafic-voyageurs, mais nous sommes fermement d'avis que les trois moyens de transport précités auront grand peine à satisfaire la demande sensiblement accrue aujourd'hui. Comme la plupart des travailleurs au Canada et aux États-Unis jouissent maintenant de vacances annuelles rémunérées, cette nouvelle et vaste clientèle d'estivants en perspective ouvre de larges horizons. Quand on songe à la minime partie de cette multitude d'estivants qui ont connu l'agrément et le confort grand luxe que procure le voyage par rail d'un bout à l'autre de notre pays, y compris la traversée de nos magnifiques montagnes rocheuses dont le paysage est pour ainsi dire incomparable dans le monde entier, on se demande pourquoi ne pas faire valoir ce que nous avons à offrir au lieu d'abandonner la partie au premier indice de concurrence.

Il y a un certain nombre d'années, la direction du Pacifique-Canadien avait donné à entendre qu'à son avis les gens ne voyageaient plus guère par chemin de fer et qu'elle abandonnerait le service-voyageurs dès que les circonstances le justifieraient. Or, nous soutenons qu'à partir de ce moment-là elle n'a cessé de diminuer la qualité de ce service afin d'en arriver le plus tôt possible à démontrer qu'il n'était plus rentable et qu'il faudrait alors le supprimer.

La direction du Pacifique-Canadien a maintes fois déclaré qu'elle dirigeait une compagnie de chemin de fer et qu'à ce titre elle s'intéressait surtout au transport et des voyageurs et des marchandises. Or, afin d'attirer la clientèle et de soutenir la vive concurrence, elle devait assurer un service aussi efficace que possible, et nous devons avouer que dans le cas du trafic-marchandises les réalisations ont dépassé les prévisions les plus optimistes grâce à l'utilisation de trains de transport de marchandises plus rapides, plus lourds, au maintien d'itinéraires où la rapidité et la ponctualité étaient assurées au moyen d'unités multiples de locomotives Diesel. Les réalisations dans ce domaine sont toutes à son honneur.

Mais que dire de l'autre domaine, le service-voyageurs? La situation est entièrement différente, et afin d'évaluer l'état actuel des choses comme il convient nous remonterons quelques anneés pour voir ce qu'il s'y passait avant le début de la rétrogradation.

Le service-voyageurs des compagnies de chemin de fer du Canada ne le cédait à aucun autre; les trains de voyageurs avaient la préséance sur tous les autres d'un bout à l'autre du Canada, et leur ponctualité était telle que le cultivateur canadien, disait-on pouvait régler sa montre d'après l'arrivée ou le départ des trains de voyageurs du Pacifique-Canadien. Quel honneur pour l'employé de chemin de fer d'être affecté au service-voyageurs et combien était fier celui qui, après de longues années de service, se voyait confier la charge de l'un des trains de voyageurs. La direction et les employés ne négligeaient rien pour que le service-voyageurs du Pacifique-Canadien fut en tous points excellent. Les wagons étaient toujours en bon état de fonctionnement, propres, bien ventilés, chauds en hiver, agréablement frais en été. Une locomotive supplémentaire était ajoutée au train, au besoin, pour respecter l'horaire, et prendre un repas dans le wagon-restaurant du Pacifique-Canadien était quelque chose d'important et de mémorable dans la vie de la plupart des gens.

Mais tout cela n'est plus depuis quelques années et aujourd'hui la situation est bien différente. Il y a un peu plus d'un an, on annonçait que les contrats relatifs au transport du courrier sur le *Dominion,* train de voyageurs du Pacifique-Canadien, étaient résiliés. Cette décision causa beaucoup d'appréhension chez les employés, car on était généralement d'avis que cette suppression du transport du courrier laissait présager l'éventuelle suppression du train lui-même. Mais cette crainte fut vite dissipée, car le président du Pacifique-Canadien nous rassurait immédiatement en déclarant publiquement «qu'à sa connaissance on n'entendait nullement, dans l'imédiat, abandonner le *Dominion* et que la résiliation des contrats relatifs au transport du courrier tendait à en améliorer le service puisqu'on éliminait ainsi plusieurs arrêts et que le voyageur arriverait plus vite à destination". Bien entendu, dans les mois qui suivirent, le *Dominion* continua à fonctionner comme un train ordinaire de voyageurs, avec wagon-restaurant et wagons-lits, y compris des wagons à ciel ouvert, mais il n'en reste pas moins que le service était loin d'atteindre les normes ordinaires du Pacifique-Canadien. Le jour, les wagons étaient généralement bondés, et l'on ne faisait aucun effort, ou peu s'en faut, pour les garder propres, et le wagon-restaurant était tellement achalandé que sans les efforts surhumains de ses employés surchargés on n'aurait pu tenir le coup.

Peu ou pas d'efforts ont été faits pour respecter les horaires de sorte que souvent des retards étaient occasionnés par les longs moments d'attente, sur une voie d'évitement, pour laisser passer des trains de marchandises qui, aux yeux de la direction, revêtent plus d'importance que les trains de voyageurs, et il est bien reconnu que rien n'est plus vexant pour le voyageur que de voir son train arriver en retard pour aucune raison valable. En somme, le service laissait beaucoup à désirer et sans doute dans le seul dessein de décourager la clientèle. Finalement, à la fin de la saison touristique, c'est-à-dire vers le temps de la rentrée des classes à l'automne, la direction du Pacifique-Canadien annonçait l'abandon de tous les services assurés par le Dominion, en dépit de l'assurance formelle donnée quelques mois auparavant par le président du Pacifique-canadien que cette mesure était nullement envisagée.

Toutefois, l'annonce de l'abandon du Dominion ayant suscité de vigoureuses protestations de la part de villes et villages d'un bout à l'autre du Canada, la Commission des transports ordonna à la compagnie de «maintenir le service actuel assuré par le Dominion jusqu'à ce que l'enquête qu'on instituerait permette de déterminer si, oui ou non, le retrait était motivé». Prière de noter que nous avons souligné «service actuel assuré par le *Dominion*», car à la date où cet ordre fut donné, ce train fonctionnait toujours en tant que train de voyageurs classique empruntant les voies principales et comprenant wagons-lits, wagons-restaurant, wagons à ciel ouvert et vente de journaux.

Mais après que la Commission des transports eût contraint la compagnie à maintenir le *Dominion,* ce dernier n'offrait guère les mêmes services qu'auparavant. Il ne consistait plus que de deux wagons ordinaires de jour et d'un wagon à bagages. Disparus les wagons-lits, les wagons-restaurant et aussi, la plupart du temps, le vendeur de journaux avec son approvisionnement de petits gâteaux, de sandwiches et de café. Résultat? Voici ce qui attendait le voyageur qui s'aventurait à prendre le *Dominion* de Winnipeg vers l'ouest. Il monte dans le train vers 10 heures du matin, à Winnipeg, et ce n'est qu'une fois arrivé à Brandon, vers une heure de l'après-midi, qu'il à l'occasion de prendre un café. Là, le restaurant de la gare est encore ouvert, de sorte que les premiers clients peuvent acheter un des fameux sandwiches du Pacifique-Canadien et prendre un café. Le choix, toutefois, est restreint et habituellement seuls les premiers arrivés sont servis, car le train n'arrête qu'un petit moment. Notons que bien

que cet arrêt ne se prolonge pas au-delà d'une quinzaine de minutes, ce qui ne permet pas à la majorité des voyageurs de se faire servir, il n'est pas inusité que le train, quelques minutes à peine après son départ de Brandon, attende sur une voie d'évitement dix, trente ou quarante minutes afin de laisser passer quelque important train de transport de marchandises s'acheminant vers l'est.

De Brandon, le train poursuit son trajet vers l'ouest et vers 4 heures de l'après-midi il atteint Broadview (Saskatchewan) où il s'arrête pendant 10 minutes. Mais là la compagnie a fermé le restaurant de la gare et, de nouveau, les voyageurs ne peuvent rien acheter à manger, et ils ont quitté Winnipeg six heures auparavant. Prochain arrêt: Regina. Arrêt de 30 minutes, mais le restaurant du Pacifique-Canadien ferme à 7 heures du soir, soit exactement l'heure d'arrivée du train; ainsi, de nouveau, les voyageurs ne peuvent se procurer de nourriture. Prochain arrêt: Moose Jaw, mais là la compagnie a jugé absolument nécessaire de faire arrêter le train à plusieurs centaines de verges à l'ouest de la gare, question d'entretien, mais comme le restaurant se trouve à la gare, de nouveau impossible de se mettre quoi que ce soit sous le dent, et il y a plus de dix heures que nous avons quitté Winnipeg. La même situation se répéta à l'ouest de Moose Jaw, de sorte que les voyageurs qui étaient montés à bord à Winnipeg n'ont pu rien manger avant l'arrivée à Calgary, environ vingt heures plus tard, et n'oublions pas qu'il y avait de petits enfants et des personnes âgées à bord du train. Cependant la compagnie a prétexté le manque de clientèle pour discontinuer ce service-voyageurs. A vous, messieurs, de tirer vos propres conclusion. Précisons, toutefois, que ce fut au cours de cette période durant laquelle la qualité du service avait été réduite que la compagnie a recueilli les chiffres relatifs au nombre de voyageurs transportés par ce train, chiffres qui ont sans doute inspiré la Commission des transports à sanctionner l'éventuel retrait du *Dominion*.

Permettez-nous maintenant de vous entretenir du *Canadian*, dernier train transcontinental de voyageur du Pacifique-Canadien. Il y a quelques mois, l'un des plus hauts fontionnaires de la compagnie, à qui l'on avait demandé de se prononcer sur l'éventuel retrait de ce train, a fourni presque littéralement la même réponse que le président de la compagnie avait fait il y a quelques années au sujet de l'abandon du *Dominion*: «nous n'envisageons pas, pour l'instant, le retrait du *Canadian* et tant que la compagnie exploitera un service-voyageurs les normes habituelles relatives à l'excellence du service seront maintenu». Ces belles paroles sont aussi rassurantes aujourd'hui qu'elles l'étaient il y a un an et recèlent sans doute exactement le même objet: apaiser les craintes relatives au retrait du *Canadian* pendant qu'on réduira systématiquement la qualité du service afin de repousser la clientèle et ainsi en rendre l'abandon inévitable. Regardons les choses telles qu'elles sont. Lorsque ce train fut inauguré, il était considéré le plus moderne et le plus beau du continent nord-américain. Mais, depuis deux ou trois ans, son entretien a été réduit au minimum, d'où les bruits insolites des wagons ordinaires et des wagons-lits, les pannes fréquentes de l'appareil de chauffage ou de climatisation créant de grands ennuis aux voyageurs; ces derniers, parfois, en souffraient même. Vous pouvez vous rendre compte, messieurs, même si vous n'avez pas vécu pareille aventure, des conséquences d'une panne du système de chauffage par un hiver rigoureux ou de l'appareil de climatisation par un été de chaleur tropicale; il va sans dire que ces pannes sont attribuables au manque d'inspection et d'entretien et au fait que la compagnie devrait affecter une équipe de mécaniciens compétents et expéri-

mentés non seulement à quelques grands terminus mais ailleurs également. Nous sommes là loin de la promesse faite récemment au sujet du maintien des normes d'excellence.

Mais ce qui contribue le plus à réduire l'efficacité du service-voyageurs tient à la vente des billets et à la retenue des places. Noublions pas que lorsque le *Canadian* a été inauguré toutes les places dans les wagons ordinaires et les wagons-lits devaient être retenues avant la montée à bord des voyageurs. Plus tard, cette règle fut relâchée à un tel point qu'un voyageur n'ayant pas retenu de place ou de billet pouvait monter à bord et se procurer un billet du chef de train. Cette coutume compliquait davantage la situation. On retenait des places au guichet de telle ou telle gare alors que, de son côté, le chef de train, sans savoir que des places avaient été retenues plus loin à certaines gares, permettait aux voyageurs qui se présentaient d'occuper des sièges qui, dans bien des cas, avaient déjà été promis à d'autres personnes. Cela se produisait tous les jours, et il n'était pas inusité que trois ou quatre voyageurs aient, avec preuve à l'appui, retenu le même siège, chacun d'entre eux insistant sur son droit exclusif à l'occuper.

La situation relative aux wagons-lits était encore plus enchevêtrée à cause surtout de la duplication des ventes et du refus à permettre la retenue de lits même s'il y en avait de disponibles. Ainsi, des voyageurs habitant de petits centres urbains se voyaient ou bien refuser leur demande ou bien devaient attendre longtemps la confirmation de la retenue de leurs places. A cet égard, les déceptions ont été tellements nombreuses depuis quelques années qu'il serait presque impossible de toutes les consigner au compte rendu, mais, avec l'indulgence du Comité et pour qu'il ait une idée de la situation, je citerai quelques cas dont nous avons incontestablement la preuve.

1. Il y a quelque temps, un citoyen de notre localité projetait un voyage à Miami (Floride) avec son épouse invalide. Comme le couple voulait se rendre dans le sud par avion à partir de Toronto, il demanda à retenir un compartiment d'ici à Toronto dans le *Canadian* du Pacifique-Canadien. La demande fut présentée cinq ou six semaines avant le départ prévu et, plusieurs jours plus tard, fut confirmée. Il se rendit au guichet du Pacifique-Canadien et paya le prix du billet de chemin de fer et celui du wagon-lits. Au cours des semaines suivantes, il communiqua plusieurs fois avec les préposés à la vente des billets pour s'assurer qu'aucune anicroche ne se produirait. Chaque fois—la dernière, trois jours avant son départ—on le rassura que tout était conforme, cependant le matin du départ, on l'informa qu'il y avait eu double vente du billet de ce compartiment à un couple voyageant de Vancouver à Toronto, et qu'il n'y avait plus d'autre «compartiment» disponible. Comme son itinéraire était déjà établi à partir de Toronto, le voyage d'ici à Toronto à bord du *Canadian* se fit alors que sa femme y occupait un lit inférieur d'où il suit qu'il devait la transporter à la salle de toilette, ce qui l'obligea à passer la nuit à s'occuper de son épouse. N'est-il pas étrange qu'une compagnie traite ainsi ses voyageurs alors qu'elle se targue de pouvoir repérer l'endroit exact où se trouve un train de transport de marchandises s'acheminant à travers le pays?

2. Un couple âgé demeurant à Estevan (Saskatchewan) ou aux environs, projetait de passer la Noël avec leur fils à Windsor (Ontario). Comme Estevan n'est pas desservie, évidemment, par un service-voyageurs, le couple avait dû se rendre à Regina par automobile ou par autobus pour y prendre le *Canadian*. Or, le train avait déjà quitté Regina quand le chef de train se rendit compte que,

bien que le point de destination de nos deux voyageurs était Windsor, l'agent d'Estevan n'avait pu leur vendre que des billets de Regina à Sudbury; ils devaient donc prendre d'autres dispositions eux-mêmes pour le reste du trajet, soit de Sudbury à Toronto, puis à Windsor. Il était évident que ce couple voyageait peu souvent et que les dispositions qu'il lui faudrait prendre à Sudbury l'inquiétaient beaucoup et gâchaient tout l'agrément du voyage. Voilà ce qu'on entendait par «normes d'excellence du service-voyageurs».

3. Un peu avant Noël dernier, un résident de Winnipeg décida de rendre visite à ses vieux parents, à Edmonton. Lorqu'il téléphona à la gare du Pacifique-Canadien, on le pria d'appeler tel autre numéro afin de retenir une place, mais l'ayant composé, une voix enregistrée lui dit que le numéro téléphonique concernant les «places retenues» avait été changé et qu'il devait composer tel autre numéro; c'est ce qu'il fit mais, à sa grande stupéfaction, il communiquait ainsi avec le guichet de la gare du National-Canadien. Est-il étonnant alors que nos trains soient à moitié vides?

4. Le dernier cas de piètre service que je signalerai concerne une dame de Whitewood (Saskatchewan) qui voulait faire un voyage aller-retour à Vancouver. Elle se rendit à la gare du Pacifique-Canadien pour acheter un billet, mais on lui dit que le *Canadian* n'arrêtait pas à Whitewood; alors elle dut acheter un billet aller-retour de Regina à Vancouver et se rendre de Whitewood à Regina par autobus afin d'y prendre le *Canadian*. Ajoutons que selon le tarif en vigueur à ce moment-là, le prix du billet aller-retour de Whitewood à Vancouver était exactement le même que celui du billet aller-retour de Regina à Vancouver.

Nous pourrions citer bien d'autres cas témoignant de l'inefficacité et de la négligence relatives à l'exploitation du service-voyageurs du Pacifique-Canadien, mais il ne conviendrait pas d'abuser ainsi de votre temps. Nous vous en avons signalé quelques-uns afin de démontrer que le service-voyageurs du Pacifique-Canadien est indubitablement à la baisse, et nous savons que d'autres mémoires présentés au Comité aujourd'hui corroborent nos assertions.

En terminant, nous vous remercions de l'occasion qui nous a été offerte de vous présenter nos vues et de vous rappeler de nouveau que nous sommes des employés de chemin de fer, fiers de notre métier et de notre compagnie. Nous sommes convaincus que le rail peut encore occuper la place qui lui revient dans le domaine du transport des voyageurs si on lui en fournit raisonnablement l'occasion, et nous espérons vivement que votre Comité la lui fournira d'une manière qui justifiera la foi que nous avons en ce service.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Lane.

M. FAWCETT: J'aurais quelques brèves questions à poser, monsieur le président, mais permettez-moi d'abord de signaler que j'ai eu le plaisir de faire la connaissance de M. Lane il y a déjà plusieurs années et que je suis heureux de le revoir aujourd'hui. J'aimerais demander à M. Lane quel poste il occupait au Pacifique-Canadien?

M. LANE: Chef de train.

M. FAWCETT: Avez-vous été affecté au *Dominion* et au *Canadian* à titre de chef de train?

M. LANE: Oui, pendant de nombreuses années.

M. FAWCETT: Je tenais à faire préciser ce point; voilà les questions que je voulais poser.

M. O'KEEFE: Au deuxième alinéa de la page 4 de votre mémoire, vous déclarez: «Mais ce qui contribue le plus à réduire l'efficacité du service-voyageurs tient à la vente des billets et à la rentenue des places. Pourriez-vous nous signaler des améliorations dans ce domaine?

M. LANE: Dans ce domaine? Pourquoi pas dans celui de l'exploitation? Nous constatons aujourd'hui que le *Canadian* ...

M. O'KEEFE: Des améliorations que, selon vous, on pourrait apporter.

M. LANE: Eh bien, nous sommes au siècle du progrès, nous sommes en 1966; nous constatons que les compagnies de transport aérien comptent des appareils électroniques pour traiter des places retenues. Sauf erreur, le National-Canadien en compte lui aussi, alors que nous, nous fonctionnons toujours en vertu d'un régime qui était déjà établi il y a près de cinquante ans.

M. O'KEEFE: Préconiseriez-vous alors la nationalisation de tout le réseau du Pacifique-Canadien?

M. LANE: Quant à moi, je favorise toujours l'entreprise privée, mais je ne crois pas que cette dernière, quelle qu'elle soit, soit assez puissante pour imposer sa volonté à la population canadienne, surtout dans l'Ouest du Canada.

M. O'KEEFE: Qu'entendez-vous par «transcontinental»; de la Colombie-Britannique à quel endroit?

M. LANE: Nous employons l'expression «train transcontinental" par opposition aux trains assurant le service local. Nous en comptions plusieurs ici autrefois. Les trains transcontinentaux des deux réseaux allaient de Montréal à Vancouver.

M. CARTER: Je voudrais interroger le témoin au sujet de la réduction de la qualité dont il est question au dernier alinéa de la page 3. On nous en a maintes fois parlé à l'égard du *Dominion*, mais c'est la première fois qu'on vise le *Canadian*. S'y applique-t-on depuis longtemps?

M. LANE: Oui, monsieur.

M. CARTER: S'y adonnait-on avant l'abandon du *Dominion*?

M. LANE: Dans une certaine mesure, mais moins qu'aujourd'hui.

M. CARTER: La situation empire-t-elle?

M. LANE: A mon avis, la réduction de la qualité s'est faite progressivement, et ce sont nous, les employés, qui affrontons la clientèle. Nous sommes au courant des griefs et nous savons que, lorsqu'une personne monte à bord du train et constate que la place retenue depuis deux semaines est occupée, qu'elle doit accepter un siège qu'il lui faudra peut-être céder à une autre personne une ou deux gares plus loin, ou lorsqu'elle se rend au wagon-restaurant pour prendre un repas, autrefois un événement mémorable, et qu'on lui sert de la soupe en conserve, des pommes de terre instantanées, et le reste, alors qu'autre-

fois un repas dans le wagon-restaurant était quelque chose de merveilleux, alors dis-je, nous savons que tous ces éléments font partie d'un programme destiné à réduire les normes.

M. CARTER: Une dernière question. Bon nombre de témoins, aujourd'hui et à toutes nos autres audiences, nous ont parlé de la difficulté relative à la retenue des places et que lorsqu'on s'adressait au guichet de Brandon il fallait attendre deux ou trois mois. D'autre part en téléphonant de Winnipeg, on pouvait retenir des places presque sur-le-champ. Les places retenues en téléphonant de Winnipeg valent-elles de Winnipeg au point de destination ou de Brandon au point de destination?

M. LANE: Tantôt, la chance sourit au demandeur qui obtient la retenue d'une place à partir de Brandon, tantôt il doit se rendre par wagon ordinaire à Winnipeg pour recueillir le billet de sa place retenue.

M. CARTER: Autrement dit, l'agent de Winnipeg peut lui retenir une place à partir de Brandon, tandis que l'agent de Brandon ne le peut pas.

M. LANE: Sauf erreur, la retenue des places est contrôlée maintenant à partir de certaines grandes villes: quand on fait une demande, à supposer que vous téléphoniez dès maintenant pour retenir une place demain matin à bord du n° 1, on vous ferait sans doute attendre plusieurs jours avant de vous l'accorder, en tout cas on ne vous donnerait pas de réponse définitivement immédiatement. C'est qu'un certain nombre de places font l'objet d'une réserve à certains endroits, notamment Calgary et parfois, dans une certaine mesure, à Regina et Winnipeg. Si vous vous adressez au guichet ici afin de retenir une place dans le wagon-lits pour aller à Montréal, l'agent vous dira: «Très bien, nous vous rappellerons, quel est votre numéro de téléphone». Il télégraphie immédiatement à Winnipeg. Comme les affaires sont toujours assez bonnes à Winnipeg on ne tiendra pas à céder une place tout de suite on attendra une journée, deux jours, trois jours ou une semaine et si l'on constate alors qu'on peut disposer de places, on les cédera à Brandon. Voilà le principe dont on s'inspire.

M. CARTER: Pourquoi ne pas prévenir l'agent ici à Brandon? Quand on téléphone directement à l'agent, on peut retenir une place. C'est ce que je ne parviens pas à comprendre.

M. LANE: On sait bien que l'agent se tiendra en communication avec le client en perspective. Rien ne presse, le client ne part pas avant une semaine et il peut attendre; d'autre part, celui qui téléphone veut une réponse immédiatement ou bien il communiquera avec le National-Canadien, une compagnie de transport par autobus, ou quelqu'un d'autre.

M. HYMMEN: J'aimerais poser une question complémentaire au sujet de la réduction des normes. Je n'ai pas un exemplaire du mémoire sous les yeux et je ne suis pas sûr de ce que le témoin a dit exactement; toutefois, au sujet de la réduction des normes du *Dominion,* ignorez-vous que, dans son mémoire, le Pacifique-Canadien a fait grand état du fait qu'on avait maintenu tous les services du *Dominion,* y compris de nouveaux wagons, et le reste au cours des années 50, et que les normes n'ont été réduites au niveau des wagons ordinaires que nous lui connaissons aujourd'hui qu'après avoir constaté que la clientèle s'était amenuisée considérablement?

M. LANE: Cet amenuisement considérable de la clientèle peut fort bien n'être que le produit de l'imagination. Toutefois, nous n'ignorons pas qu'à

certaines périodes de l'année, partout au Canada, les trains étaient tellement bondés qu'on ne pouvait pas y loger convenablement les voyageurs. Certains trains comptaient jusqu'à 500 personnes. Imaginez la tâche alors imposée à l'équipe du wagon-restaurant. même si elle est appelée à ne servir qu'une certaine porportion des voyageurs. N'oubliez pas, monsieur le président, qu'avant l'avènement de la locomotive diesel un train ordinaire de voyageurs ne comptait guère plus qu'une quizaine de wagons or, aujourd'hui, la diélisation en permet une trentaine, car il suffit d'ajouter une seconde locomotive Diesel, mais on n'accroît pas pour autant le personnel, ce qui explique l'état actuel des choses.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'aimerais signaler un autre point au sujet de la retenue des places. Je fais souvent le trajet Ottawa-Saint-Jean, utilisant le Pacifique-Canadien. Or, à Saint-Jean je puis retenir immédiatement une place, car le train est formé à cet endroit, mais à Ottawa, pourtant une plus grande ville où le personnel de la compagnie est plus nombreux, et le reste, c'est plus difficile car l'agent doit communiquer avec le guichet de Montréal où le train est constitué. A votre avis, on devrait améliorer le moyen de communication entre Ottawa et Montréal?

M. LANE: J'aime bien le dispositif utilisé maintenant par le National Canadien—sauf erreur, les lignes aériennes l'ont adopté depuis plusieurs années —selon lequel l'agent ici n'a qu'à appuyer sur un bouton-pressoir et votre place est retenue immédiatement sans risque de la voir confiée à quelqu'un d'autre. Voilà une méthode moderne; nous sommes loin de procéder ainsi.

M. HYMMEN: Je tiens à vous féliciter de votre mémoire, on y décèle une connaissance pratique du rail et, aussi, la manifestation d'une certaine fierté relativement au Pacifique-Canadien, tel qu'il était naguère. Je n'ai qu'une question à poser et, j'en suis sûr, plusieurs membres du Comité s'inquiètent vivement de certains commentaires que vous avez formulés au sujet de la réduction des normes du *Canadian*. Vous avez dit que son entretien laissait à désirer, et je suppose que vous pourriez nous fournir de plus amples renseignements à ce sujet, n'est-ce pas?

M. LANE: Eh bien, il y a quelques années, ou pouvait, selon les méthodes d'exploitation existantes, en cas de panne, faire faire les rajustements ou réparations nécessaires, notamment à Brandon, à Broadview et à Regina. Des équipes de réparateurs s'y trouvaient et ils connaissaient bien leur métier. Que se passe-t-il aujourd'hui? En juillet prochain, le *Canadian* pourrait arriver ici à la gare, son appareil de climatisation faisant défaut, dans un certain wagon. Savez-vous ce que c'est que de voyager dans un wagon dépourvu d'air climatisé? On dit alors aux voyageurs: «L'appareil de climatisation est défecteux et comme il n'y a aucun spécialiste ici pour le réparer, nous devons tout simplement poursuivre notre route». Alors, on arrive à Broadview, mais là personne ne s'y connaît en la matière. On se rend à Regina, là non plus; alors, aussi bien se rendre jusqu'à Moose Jaw où, de toute façon, le train doit s'arrêter trente minutes. Voilà ce qui se passe. On fait plusieurs centaines de milles alors que des voyageurs sont assis dans des wagons dépourvus de climatisation ou de chaleur; vous pouvez imaginer la réaction. Il n'y a pas si longtemps, il y avait une équipe de réparateurs à ces terminus intermédiaires qui pouvait rectifier presque toutes les défectuosités, mais plus aujourd'hui.

M. ANDRAS: A la page 2 de votre mémoire, vous faites une déclaration assez importante, à mon avis. Vous vous reportez à une déclaration du président du Pacifique-Canadien. Le citez-vous textuellement et pouvez-vous nous donner la source de vos renseignements à cet égard?

M. LANE: Ce n'est pas une citation textuelle, mais nous avons retenu l'essentiel de sa déclaration. D'ailleurs, même les journaux l'avaient publiée.

M. ANDRAS: Une nouvelle de journal, provenant de M. Emerson? Il y a longtemps?

M. LANE: L'annonce a été faite il y a un peu plus d'un an; nous avons appris par l'intermédiaire du service du courrier qu'on résiliait tous les contrats relatifs au transport du courrier. Comme je l'ai dit, la nouvelle a causé beaucoup d'émoi chez les employés qui y voyaient l'éventuel retrait du *Dominion.* Alors, nous avons protesté, les préposés au courrier se mettant de la partie. Ensuite vint l'annonce de M. Emerson. «Pourquoi tout cet émoi?» dit-il. A sa connaisance on n'envisageait nullement, dans l'immédiat, le retrait du *Dominion.* Au contraire, on en améliorait le service; on retranchait le service du courrier, on éliminerait ainsi les retards et, à l'instar du *Canadian,* l'excellence du service serait comparable à ce dernier. Voilà exactement le prétexte invoqué, cependant, à peine quelques mois plus tard, on en annonçait le retrait.

M. OLSON: Monsieur Lane, à l'instar des autres membres du Comité, je vous félicite du mémoire que vous nous avez présenté, car à la plupart des audiences que nous avons tenues, des témoins d'Ottawa et de partout dans l'Ouest canadien nous ont parlé tant de la réduction des normes relatives à ce train que de l'attrait qu'il avait pour les voyageurs. Vous nous avez cité des exemples circonstanciés de cette baisse des normes, et je vous en sais gré.

Je voudrais maintenant vous parler d'abord de la question de l'entretien. Vous déclarez, à la page quatre de votre mémoire, je pense, que le service laisse à désirer parce que la compagnie ne veille pas comme il se doit à l'inspection et à l'entretien du train. Outre les petites réparations qu'il y aurait lieu d'effectuer sur-le-champ quant au système de chauffage ou à l'appareil de climatisation, ou quoi que ce soit, a-t-on négligé d'effectuer l'entretien périodique, soit les grands travaux d'entretien, qui s'imposent?

M. LANE: Je ne suis pas spécialiste en la matière, mais rendez-vous compte par vous-même du piètre état de notre matériel aujourd'hui: a-t-on jamais vu les trains du Pacifique-Canadien dans un état plus lamentable? Jamais.

M. OLSON: Un mot maintenant des locomotives dont un grand nombre avaient subi des pannes à l'automne, par exemple. L'une des raisons pour lesquelles on voulait abandonner le service-voyageurs était de mettre la main sur ces locomotives. Certaines personnes ont déclaré que beaucoup d'autres locomotives, ce qui était inusité, avaient aussi subi des pannes à cause du peu d'entretien. Croyez-vous que c'est également le cas des locomotives affectées au service-voyageurs?

M. LANE: Les locomotives affectées tant au service-voyageurs qu'au trafic-marchandises se rangent presque toutes dans la même catégorie; on emploie les mêmes locomotives dans les deux cas et le peu d'entretien s'applique autant au service-voyageurs qu'au trafic-marchandises. Il ne fait aucun doute que nombre de locomotives en service aujourd'hui tomberont en panne avant longtemps parce qu'on ne les entretient pas comme il se doit.

M. OLSON: Je veux simplement vous demander, comme je l'ai fait à toutes nos autres audiences, si le moral des employés a considérablement baissé par suite de l'attitude adoptée à l'égard du service-voyageurs?

M. LANE: En réponse à votre question, monsieur Olson, permettez-moi de vous relater une petite aventure qui m'est arrivée il y a à peine quelques mois. Un éminent avocat de ma localité me téléphone pour me demander de passer à son bureau, si j'en avais le temps, car il avait, dit-il quelque chose à me dire. J'y suis allé et il me raconta que lui et son épouse venaient d'accomplir leur troisième voyage aller-retour d'ici à la côte du Pacifique et qu'ils avaient tenu à utiliser tant le National-Canadien que le Pacifique-Canadien. Il me dit: «Bert, je tiens à te signaler ceci. Je suis navré pour les cheminots du Pacifique-Canadien». Je fus stupéfait qu'un homme de son rang me dise cela, et je lui demandai ce qu'il entendait par là. Il me répondit: «Les employés se font tellement rabrouer, ils ont l'air tellement découragé qu'ils ne tiennent plus, semble-t-il, à quoi que ce soit». Voilà exactement ce qu'il ma dit et je lui ai demandé à ce moment-là: «Seriez-vous prêt à formuler cette déclaration devant le Comité chargé de faire enquête sur la question»? Et il me dit: «On peut m'appeler n'importe quand, je la ferai volontiers».

M. OLSON: Je vous remercie. Une dernière question. Vous avez parlé du manque de coordination en ce sens qu'on vendait à plus d'une personne les mêmes places numérotées, et le reste. Est-ce parce qu'on a fermé plusieurs gares le long du parcours? C'est sans doute à cause de cela en partie, mais n'a-t-on pas restreint les moyens de communication entre les principales gares où l'on peut retenir des places?

M. LANE: On n'a pas été obligé de les restreindre, je pense. Voici le point que j'ai tenté de faire ressortir. Au début, les voyageurs ne pouvaient prendre le *Canadian* à moins d'y avoir retenu une place dans un wagon ordinaire ou dans un wagon-lits. Vu qu'on a fermé de nombreuses agences ou guichets et qu'on a restreint les services fournis dans les grands centres, on a dû assouplir le règlement relatif aux restrictions, de sorte que les chefs de train sont maintenant autorisés à accepter les personnes qui se présentent à bord sans avoir retenu de siège, s'il y a place à bord du train. Voici alors ce qui se produit, monsieur Olson: Un homme monte à bord ici à Moose Jaw—comme c'est mon territoire, je parle en connaissance de cause. Le *Canadian* quitte Moose Jaw en direction est vers une heure ou deux heures du matin, voire trois heures. Il dit au chef de train: «Je n'ai pas de billet, pourrais-je monter?» «Bien sûr, répond le chef de train, nous avons amplement de place». Alors, il lui accorde un siège et prépare l'enveloppe, car il doit préparer une enveloppe dans ce cas. Arrivé à Regina, l'homme dort comme une bûche et M. Olson, qui a retenu cette place au guichet, monte à bord. Que doit faire le chef de train? Éveiller l'homme ou accorder une autre place à M. Olson? Si je lui donne une autre place, une fois rendu à Brandon, une autre personne la réclamera peut-être. C'est ainsi que cela fait boule de neige.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez poser encore quelques questions, monsieur Olson, mais pas plus.

M. OLSON: A votre connaissance, a-t-on interdit l'usage du téléphone ou du télégraphe entre ces gares quant à la retenue des places?

M. LANE: Quant au préposé à la vente des billets?

M. OLSON: Oui. Je n'entends pas simplement entre Winnipeg et Calgary, mais entre tous les autres points le long du parcours.

M. LANE: Je suis porté à le croire. Mais, chose certaine, si vous alliez au guichet du Pacifique-Canadien dès maintenant et demandiez à retenir une place, on communiquerait immédiatement avec Winnipeg au moyen d'une ligne directe. Il n'y a eu aucune restriction à cet égard, à mon avis.

M. OLSON: Monsieur le président, j'ai une autre question à poser, après quoi je cèderai la parole à monsieur Bell, qui lève la main, quitte à poser une question complémentaire à la sienne ensuite. Monsieur Lane, je voudrais vous interroger au sujet des employés à leur retraite qui détiennent des laissez-passer pour longs états de service, ce que j'ai fait d'ailleurs à presque toutes nos audiences. Nous n'ignorons pas à quel point ces laissez-passer ont été annulés, nous n'en ignorons pas non plus la valeur. Mais, dites-moi, lorsque ces employés accomplissaient leur service, avaient-ils l'impression que ces laissez-passer constituaient une partie de leur salaire et non pas un don de la part de la compagnie; autrement dit, cela entrait dans les conditions de travail?

M. LANE: Monsieur Olson, la délivrance des laissez-passer annuels ou pour un voyage déterminé n'a jamais fait l'objet d'un accord négocié; l'inauguration des laissez-passer tient surtout à ce que les cheminots devaient se déplacer d'un endroit à l'autre et refusaient d'acheter leur propre billet.

Toutefois, je puis vous dire qu'au cours de négociations relatives aux salaires et aux contrats tenues à Montréal, on a souvent mentionné ou rappelé ceci: «N'oubliez pas, monsieur, disait-on, que les employés ont en outre l'usage de laissez-passer à bord des trains». J'en ai un dans ma poche qui m'autorise à voyager d'une gare à l'autre du réseau du Pacifique-Canadien. Mais je ne puis monter à bord d'aucun train grâce à mon laissez-passer.

M. OLSON: Vous ne pouvez monter à bord d'aucun train, dites-vous?

M. LANE: Non, pas sur la foi de mon laissez-passer.

M. OLSON: J'y perds mon latin.

M. LANE: Il vaut toujours comme laissez-passer entre toutes les gares du réseau du Pacifique-Canadien. Laissez-passer à bord de quoi? Même pas des trains de transport de marchandises.

M. OLSON: Vous êtes retraité, monsieur Lane?

M. LANE: Oui, monsieur. Mais cela n'entre nullement en ligne de compte, monsieur Olson. Aujourd'hui, aucun employé en activité de service ne peut monter à bord d'un train du Pacifique-Canadien moyennant un laissez-passer.

M. OLSON: Vous aviez donc nettement l'impression que votre laissez-passer serait un privilège qu'on vous accorderait, une fois retraité, et qui s'ajouterait à votre pension; c'était ni plus ni moins qu'un billet de voyageur payé d'avance?

M. LANE: En effet, cela entrait dans nos conditions de travail.

M. OLSON: Monsieur le président, je pourrais poursuivre l'interrogatoire pendant longtemps, mais ce sera tout pour l'instant.

M. MACEWAN: Au moins un autre témoin a laissé entendre aujourd'hui que le combat était engagé pour maintenir le *Canadian* en tant que train transcontinental; autrement dit, les positions sont prises de part et d'autre et, comme quelqu'un a dit, une lutte féroce est engagée pour conserver le *Canadian*. Êtes-vous de cet avis?

M. LANE: Pas tout à fait. Je soutiens toutefois que si l'on favorisait le service-voyageurs comme il se doit, s'il était l'objet d'une réclame aussi efficace que celle, par exemple, de la vente du savon en poudre, de l'essence automobile

et du pétrole, le *Canadian* et le *Dominion* ne suffiraient pas à la clientèle. J'appuie mon raisonnement sur le fait qu'il y a vingt-cinq ans les voyageurs, utilisant le rail ou tout autre moyen de transport, étaient surtout des gens à l'aise et dans la fleur de l'âge. Le travailleur ne pouvait pas voyager, son emploi le retenant sept ou six jours par semaine; de plus, il n'avait pas les moyens de voyager. Mais quelle est la situation aujourd'hui? Presque tous les travailleurs, peu importe la catégorie, jouissent de vacances annuelles rémunérées, souvent d'un mois. Quelle clientèle en perspective, puisque la plupart d'entre eux n'ont jamais visité certaines régions du Canada et, comme je l'ai dit dans mon mémoire, quel parti ne pourrions-nous pas en tirer si nous utilisions les méthodes modernes de réclame auxquelles recourent d'autres entreprises.

M. MACEWAN: Le premier objectif n'est-il pas d'obtenir le maintien du *Canadian* puis, comme on l'a donné à entendre, élaborer une politique nationale de transport permettant d'en améliorer les services?

M. LANE: Selon moi, il serait tout à fait contraire au bon sens de renoncer au *Canadian*; ce serait dépouiller le Pacifique-Canadien, et l'on ne s'y résignera jamais, à mon avis.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie de votre aimable déposition qui nous sera d'une grande utilité.

Messieurs, avant de lever la séance, je tiens à remercier le maire et le conseil municipal de la ville de Brandon de l'accueil qu'ils nous ont fait ici aujourd'hui; je remercie également tous ceux qui nous ont présenté des mémoires. Les renseignements ainsi fournis seront très utiles au Comité. Je réitère donc mes remerciements au maire pour l'accueil réservé aux membres du Comité et, aussi, pour avoir conféré au président, au nom du Comité, le titre honorifique d'adjoint au maire de cette ville, geste vivement apprécié.

Sauf erreur, l'autobus nous attend; il devait être là à 4 heures. Nous nous rendrons directement à la gare de Winnipeg, passerons au wagon-restaurant où un repas nous attend, ensuite transporterons nos bagages à l'hôtel Royal Alex, porte voisine, où nous passerons la soirée et la journée demain.

Quelqu'un voudra bien maintenant proposer l'ajournement.

M. LESSARD: J'en fais la proposition.

M. ROCK: J'appuie la motion.

(La motion est adaptée.)

APPENDICE «W»

«THE BRANDON SUN»

LE *Dominion*

Brandon (Man.), le mercredi 11 mai 1966

Brandon accueille les membres du Comité des transports et des communications de la Chambre des communes qui tiendront demain en notre ville des audiences publiques relativement à l'abandon du *Dominion,* train transcontinental du Pacifique-Canadien. Les membres du Comité ont tenu des audiences dans d'autres villes de l'Ouest canadien, alors ils ne seront pas étonnés d'apprendre que les citoyens de Brandon s'opposent au retrait du *Dominion* et tiennent à sa restauration.

Ce qui importe, toutefois, n'est pas tant de régler la question du *Dominion.* L'ampleur du point en litige dépasse la restauration d'un train, le *Dominion.* (En fait, ce train, au cours des mois antérieurs à son abandon, laissait fort à désirer.)

Ce qui importe c'est que le Parlement décide du rôle que doivent jouer le gouvernement et le Pacifique-Canadien afin de répondre, en matière de transport, aux besoins de la population canadienne. Il est grand temps qu'une politique nationale des transports soit adoptée. A l'heure actuelle, la direction du Pacifique-Canadien envisage ses responsabilités selon tel critère et la population de l'Ouest du Canada selon tel autre.

La direction du Pacifique-Canadien estime, à l'instar de la plupart des autres compagnies privées, que sa première responsabilité est envers ses actionnaires. D'où il suit, évidemment, qu'elle cherche à réaliser autant de bénéfices que possible par la suppression des services non rentables. Le *Dominion* est l'un de ces services et, avec le temps, tous les services-voyageurs disparaîtront vraisemblement.

Ceux qui s'opposent à l'attitude du Pacifique-Canadien—y compris la majorité des habitants de l'Ouest canadien—estiment que le Pacifique-Canadien a assumé une reponsabilité envers la population du Canada vu les concessions d'ordre fiscal et territorial qui lui furent accordées en 1880: vingt-cinq millions de dollars en espèces et vingt-cinq millions d'acres. Ces subventions, soutient-on, imposèrent au Pacifique-Canadien l'obligation d'assurer les services nécessaires en matière de transport, même s'ils ne sont pas rentables.

Le Pacifique-Canadien rétorque que les terrains étaient cédés sur demande, ou peu s'en faut, à cette époque, selon la déclaration de M. Crump; ils s'étendaient pour ainsi dire à perte de vue et avaient peu de valeur au moment de l'octroi des subventions. De plus, dit-il, la somme affectée par le Pacifique-Canadien à la construction de son chemin de fer transcontinental a excédé considérablement les vingt-cinq millions de dollars reçus du gouvernement. Enfin, à cette époque, dit-il, il était à l'avantage du gouvernement de fournir et le terrain et l'argent au Pacifique-Canadien, autrement le chemin de fer n'aurait pu être construit.

Personne ne le conteste. Dans un récent discours, M. Crump s'étend sur l'apport fourni par le Pacifique-Canadien quant à l'épanouissement de la nation canadienne. Ce n'était pas nécessaire, car tout le monde connaît très bien le rôle primordial joué par le Pacifique-Canadien quant à la colonisation et à l'expansion de notre pays. Certains prétendent que le Pacifique-Canadien ne devrait pas s'en tirer impunément, mais ils se trompent. Nous ne cherchons pas la vengeance, mais la restauration des services essentiels. Nous préférons les trains aux représailles.

Dans son discours, M. Crump a omis de mentionner que même si, à bien des égards, le Pacifique-Canadien rendait service au gouvernement de l'époque en acceptant terrains et argent afin de construire un chemin de fer transcontinental, le réseau ferroviaire a grandement profité du terrain ainsi acquis. Aujourd'hui, sa valeur est considérable, même s'il ne valait rien en 1880.

Mais il appartient au gouvernement de décider si cela impose au Pacifique-Canadien l'obligation d'assurer des services non rentables. Qu'il suffise de dire que le Pacifique-Canadien n'a pas conclu un mauvais marché.

L'essentiel est de savoir si le Pacifique-Canadien a le droit d'agir comme une compagnie privée. C'est ce qu'il a jugé opportun de présumer, faute de directive du gouvernement à cet égard. Comme celui-ci n'a établi aucune politique nationale des transports, il incombe à la population de s'élever contre l'attitude du chemin de fer. La ville de Brandon, dont l'expansion industrielle lui impose d'accroître à tout prix ses moyens de transport, a besoin du *Dominion*. Mais, en tant que ville de l'Ouest canadien, elle a davantage besoin qu'on précise nettement, par voie législative, les responsabilités qui incombent aux réseaux ferroviaires du Canada. Autrement ses services essentiels s'effriteront et, avec eux, son épanouissement retardera.

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.