BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

CANADA. PARLEMENT. C. DES C.
J COMITE SESSIONNEL DES CHEMINS
103 DE FER, DES LIGNES AERIENNES
H72 ET DE LA MARINE MARCHANDE ...
1963 Procès-verbaux et témoignages.
C44
A4

DATE	NAME - NOM

Canada. Parlement. C. des C.
Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'Etat possède et régit.

J
103
H72
1963
C44
A4

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-sixième législature
1963

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède et régit

Président: M. JEAN-T. RICHARD

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES
Fascicule 1

SÉANCES DU LUNDI 2 DÉCEMBRE,
DU MARDI 3 DÉCEMBRE ET DU
MERCREDI 4 DÉCEMBRE 1963

Rapport annuel et budget des immobilisations
des
LIGNES AÉRIENNES DE LA SOCIÉTÉ AIR-CANADA

TÉMOINS:

L'honorable George McIlraith, ministre des Transports; *De la société Air-Canada:* MM. G. R. McGregor, président, W. S. Harvey, vice-président (Finances) et contrôleur; H. W. Seagrim, vice-président (Exploitation); A. C. MacInnes, directeur des relations extérieures; A.-J. Gauthier, directeur des relations avec le Gouvernement et le public; H. D. Laing, vérificateur général de la société; H. S. Bowman, comptable des finances et N. E. Taylor, chef à la Division des recherches économiques.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964
29945-3—1

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède et régit

Président: M. Jean-T. Richard
Vice-président: M. C. R. Granger

MM.

Addison	Granger	Nugent
Balcer	Grégoire	Prittie
Béchard	Hahn	Pugh
[1]Cantelon	Leboe	Richard
[6]Chrétien	Lloyd	[5]Rhéaume
Deachman	[2]McNulty	[4]Rideout
Fisher	Mitchell	Rock
Forbes	Monteith	Southam—26
[3]Guay	Muir (*Lisgar*)	

(Quorum 14)

Secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

---

[1] M. Cantelon remplace M. Bell le 29 novembre.
[2] M. McNulty remplace M. Macaluso le 29 novembre.
[3] M. Guay remplace M. Sauvé le 29 novembre.
[4] M. Rideout remplace M. Crossman le 2 décembre.
[5] M. Rhéaume remplace M. Gundlock le 2 décembre.
[6] M. Chrétien remplace M. Rouleau le 4 décembre.

ORDRES DE RENVOI

VENDREDI 15 novembre 1963

Qu'un comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et régit soit institué en vue de faire l'examen des comptes, des prévisions de dépenses et des projets de loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et Air-Canada et de toutes autres questions dont il pourra être saisi, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; que ledit comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers, à faire rapport de temps à autre, et que, nonobstant la disposition de l'article 67 du Règlement concernant la restriction du nombre de membres, ledit comité se compose de vingt-six députés.

MERCREDI 20 novembre 1963

Que les rapports annuels de 1962 des chemins de fer Nationaux du Canada et du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport du vérificateur au Parlement sur les chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962, le budget des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1963, le rapport annuel de 1962 d'Air-Canada, le rapport du vérificateur au Parlement sur Air-Canada pour 1962 et le budget d'Air-Canada pour 1963, qui ont été déposés le 17 mai 1963, soient déférés au Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

MARDI 26 novembre 1963

Que le Comité sessionnel des chemins de fer, lignes aériennes et de la marine marchande, qui a été institué le 15 novembre 1963, soit composé de MM. Addison, Balcer, Béchard, Bell, Deachman, Fisher, Forbes, Granger, Grégoire, Gundlock, Hahn, Leboe, Lloyd, Macaluso, Mitchell, Monteith, Muir (*Lisgar*), Nugent, Prittie, Pugh, Richard, Rideout, Rock, Rouleau, Sauvé et Southam.

VENDREDI 29 novembre 1963

Que les noms de MM. McNulty, Guay, Crossman et Cantelon soient substitués à ceux de MM. Macaluso, Sauvé, Rideout et Bell respectivement sur la liste des membres du Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

LUNDI 2 décembre 1963

Que le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement; qu'il soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Que les noms de MM. Rideout et Rhéaume soient substitués à ceux de MM. Crossman et Gundlock respectivement sur la liste des membres dudit Comité.

MERCREDI 4 décembre 1963

Que le nom de M. Chrétien soit substitué à celui de M. Rouleau sur la liste des membres du Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

Certifié conforme.

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

29945-3—1½

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande a l'honneur de présenter son

Premier Rapport

Votre Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer ses procès-verbaux et témoignages selon la demande du comité et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 66 du Règlement.

2. Que permission lui soit accordée de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Respectueusement soumis,

Le président,
JEAN-T. RICHARD.

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande a l'honneur de présenter son

Deuxième Rapport

Votre Comité recommande que son quorum soit réduit de 14 à 10 membres et que l'application de l'article 67(2) du Règlement soit suspendue à cet égard.

Respectueusement soumis,

Le président,
JEAN-T. RICHARD.

PROCÈS-VERBAUX

LUNDI 2 décembre 1963.
(1)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 2 h. 05 de l'après-midi aujourd'hui à des fins d'organisation.

Présents: MM. Addison, Balcer, Béchard, Cantelon, Crossman, Fisher, Granger, Grégoire, Lloyd, McNulty, Mitchell, Muir (*Lisgar*), Prittie, Richard, Rock, Southam (16).

M. Addison propose, avec l'appui de M. Béchard, que M. Richard soit élu président du Comité.

M. McNulty propose aussitôt, avec l'appui de M. Crossman, que les nominations soient dès lors closes.

M. Richard est déclaré dûment élu président. Le président remercie le Comité de l'honneur qui lui est conféré.

Sur la motion de M. Rock, proposée avec l'appui de M. Crossman,

Il est résolu—que M. Granger soit élu vice-président du Comité.

Sur la motion de M. Prittie, proposée avec l'appui de M. Fisher,

Il est résolu—que le Comité obtienne l'autorisation d'imprimer au jour le jour ses procès-verbaux et témoignages.

Sur la motion de M. Fisher, proposée avec l'appui de M. Muir (*Lisgar*),

Il est résolu—que le Comité imprime 850 exemplaires en anglais et 400 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages.

Sur la motion de M. Mitchell, proposée avec l'appui de M. Fisher,

Il est résolu—Que le Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

M. Rock propose, avec l'appui de M. Lloyd,

Que le quorum soit réduit de 14 à 10 membres.

Après débat, ladite motion, mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée: Oui, 5; Non, 9.

A 2 h. 30 de l'après-midi, sur une motion de M. McNulty, proposée avec l'appui de M. Béchard, le Comité s'ajourne jusqu'au lendemain à 9 h. 30 du matin.

MARDI 3 décembre 1963.
(2)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 9 h. 40 ce matin, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Addison, Balcer, Béchard, Cantelon, Deachman, Fisher, Forbes, Guay, Granger, Grégoire, Hahn, Lloyd, Mitchell, Monteith, Muir (*Lisgar*), Nugent, Prittie, Pugh, Rhéaume, Richard, Rideout, Rock, Rouleau (23).

Aussi présent: L'honorable George McIlraith, ministre des Transports.

Aussi présents: D'Air-Canada: MM. G. R. McGregor, président; H. W. Seagrim, premier vice-président, Opérations; W. S. Harvey, vice-président, finances et contrôleur; R. C. MacInnes, directeur des relations extérieures; André Gauthier, gérant de secteur, relations avec le gouvernement et le public; H. D. Laing, vérificateur général; H. S. Bowman, comptable des finances et N. E. Taylor, chef des recherches économiques.

Le président invite M. G. R. McGregor, président, à lire le rapport annuel de 1962 d'Air-Canada.

Le Comité passe à l'examen des témoins suivants: l'honorable George McIlraith, ministre des Transports, et MM. McGregor et Seagrim au sujet de la section financière du Rapport et il continue jusqu'à midi. Sur une motion de M. Nugent, avec l'appui de M. Lloyd, le Comité suspend ses délibérations jusqu'à cet après-midi à 3 h. 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(3)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 3 h. 55 cet après-midi, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Addison, Balcer, Béchard, Cantelon, Deachman, Fisher, Granger, Grégoire, Guay, Hahn, Lloyd, Mitchell, Monteith Nugent Prittie Pugh, Richard, Rideout, Rock, Rouleau (20).

Aussi présent: L'honorable George McIlraith, ministre des Transports.

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin. L'examen de M. McGregor se poursuit.

Et l'examen des témoins se poursuit.

A 5 h. 35 de l'après-midi, faute d'un quorum, le Comité suspend ses délibérations jusqu'à 8 h. du soir.

SÉANCE DU SOIR
(4)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 8 h. 17 du soir, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Addison, Balcer, Béchard, Cantelon, Deachman, Fisher, Forbes, Granger, Grégoire, Guay, Hahn, Lloyd, Mitchell, Monteith, Nugent, Prittie, Pugh, Rhéaume, Richard, Rideout, Rock (21).

L'honorable George McIlraith, ministre des Transports, assiste aux délibérations.

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

Sur une motion proposée par M. Prittie, avec l'appui de M. Lloyd,

Il est résolu—Que les articles intitulés Revue financière, Tarifs, Accroissement du trafic et du service soient adoptés tels que lus.

L'examen du témoin, se poursuit.

A 10 h. 08 du soir, sur une motion de M. Mitchell, proposée avec l'appui de M. Guay, le Comité s'ajourne jusqu'à demain à 3 h. 30 de l'après-midi.

MERCREDI 4 décembre 1963.

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 4 h. 43 de l'après-midi sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Béchard, Cantelon, Chrétien, Deachman, Fisher, Forbes, Granger, Grégoire, Guay, Hahn, Lloyd, McNulty, Mitchell, Muir (*Lisgar*), Nugent, Prittie, Pugh, Rhéaume, Richard, Rideout, Rock, Southam—(22).

L'honorable George McIlraith, ministre des Transports, assiste aux délibérations.

Aussi présents: D'Air-Canada: MM. G. R. McGregor, président; W. S. Harvey, vice-président, finances et contrôleur; H. W. Seagrim, premier vice-président opérations; A. C. MacInnes, directeur des relations extérieures; André Gauthier, gérant de secteur, Relations avec le gouvernement et le public; H. D. Laing, vérificateur général; H. S. Bowman, comptable des finances et N. E. Taylor, chef des recherches économiques.

Le Comité reprend l'examen des témoins.

M. Grégoire demande que M. McGregor dépose le Rapport Dixon-Speas.

Le président décide que la demande est irrégulière, en invoquant la citation 159 (5) de la page 135 de la 4e édition de Beauchesne.

M. Grégoire propose, avec l'appui de M. Lloyd, que le Comité demande au ministre des Transports de révéler le contenu du rapport d'Air-Canada sur le choix d'un nouveau moyen-courrier aux membres du Comité.

La motion, mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée. Oui, 1, non, 18.

Sur une motion de M. Grégoire, proposée avec l'appui de M. Fisher, il est résolu que les présidents ou leurs représentants de *Canadair* et de *De Havilland of Canada* soient assignés comme témoins devant le Comité.

Après débat, le proposeur et le secondeur consentent à soumettre leur motion au sous-comité directeur pour qu'il l'étudie et soumette un rapport au Comité principal.

L'examen des témoins continue et à 5 h. 50 de l'après-midi le Comité s'ajourne jusqu'au lendemain matin à 9 h. 30.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 3 décembre 1963.

Le PRÉSIDENT: Nous avons le quorum.

Ceci est notre première réunion régulière et j'espère qu'elle sera aussi fructueuse et aussi ordonnée que possible. Je compte sur votre assistance, votre collaboration et votre indulgence; grâce à votre expérience et à votre aide, ainsi qu'à celles de nos témoins, nous devrions avoir quelques très bonnes et très satisfaisantes réunions.

Vous constaterez que les questions soumises au Comité par la Chambre, le 20 novembre, comprennent le rapport annuel d'Air-Canada pour 1962, le rapport du vérificateur au Parlement à l'égard d'Air-Canada pour 1962 ainsi que le budget de 1962 déposé le 17 mai 1963.

Hier, nous avons convenu de passer à l'étude de la situation d'Air-Canada. Parmi les fonctionnaires qui sont avec nous ce matin se trouvent M. G. R. McGregor, président; M. Seagrim, M. Harvey, M. MacInnes et M. Gauthier, ainsi que le vérificateur, M. J. A. de Lalanne. D'autres fonctionnaires d'Air-Canada, dont M. Lamoureux, M. Taylor et M. Laing, sont aussi parmi nous.

Messieurs, nous avons pris l'habitude de passer immédiatement à la présentation du rapport par le président, M. G. R. McGregor. Je propose que M. McGregor lise le rapport en entier; l'interrogatoire qui suivra le reprendra article par article. Les membres du comité auront ainsi toute latitude de poser leurs questions dans l'ordre, sans sauter d'un sujet à l'autre, jour après jour.

M. MUIR (*Lisgar*): Avant de commencer la lecture du rapport, j'aimerais faire remarquer, monsieur le président, que nous avons omis de nommer un sous-comité directeur, hier. Ne devrions-nous par le faire? A mon avis, il faudrait compléter la nomination du sous-comité avant la lecture du rapport.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je suis à la disposition du comité. Je suis prêt à recevoir la motion ordinaire à cet effet, et à rencontrer le comité nommé immédiatement après la séance d'aujourd'hui ou de demain.

M. MUIR (*Lisgar*): Sauf erreur, nous avions l'habitude, pas le passé, de nommer deux membres du gouvernement, deux membres de l'opposition officielle et un membre de chacun des autres groupes. Cela vous convient-il? C'est la coutume établie.

Le PRÉSIDENT: La coutume établie veut que le président choisisse les membres. Je comprends votre point de vue et je m'en tiendrai à cette pratique si le comité m'autorise à choisir un groupe de cinq ou six membres qui siégeront au sous-comité directeur.

M. MITCHELL: Je le propose.

M. NUGENT: Je n'avais pas l'impression qu'il appartenait au président de choisir les membres. Je croyais que c'était plutôt l'affaire des partis, en consultation avec le comité.

Le PRÉSIDENT: J'ai siégé sur nombre de comités et la coutume a toujours été de laisser cette tâche au président. Je me conformerai à la pratique qui vous conviendra.

M. MUIR (*Lisgar*): La coutume demande que vous consultiez les whips. N'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: En effet.

L'assemblée est-elle d'accord?

Assentiment.

M. NUGENT: Encore une chose, monsieur le président. Je n'assistais pas à la réunion d'organisation et je me demande si c'est à cette occasion qu'on a fixé le nombre des réunions qui se tiendront aujourd'hui. Le comité directeur est-il en mesure de changer le nombre de réunions établi pour une journée et ce comité doit-il se réunir avant la prochaine réunion à l'horaire?

Le PRÉSIDENT: A la réunion d'organisation qui s'est tenue hier, on a fixé les réunions pour aujourd'hui, mercredi, jeudi et vendredi. On a proposé qu'il n'en sera ainsi que si nous n'avons pas fini de délibérer sur Air-Canada. Il a été décidé que les réunions relatives aux Chemins de fer nationaux auront lieu la semaine prochaine, à compter de jeudi. La question relève naturellement du Comité.

M. NUGENT: Dois-je comprendre qu'on a décidé, hier, de tenir trois réunions par jour cette semaine?

M. FISHER: C'est ce qui a été convenu. Je crois qu'il faut faire remarquer que l'annonce relative aux trois réunions par jour a paru dans les procès-verbaux, préalablement. A ce sujet, je me pose une question peu importante qui m'intrigue. Qui est chargé d'organiser ces comités? Était-ce la responsabilité de M. McIlraith?

M. MCILRAITH: Pas moi.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, ainsi que j'en ai informé le comité hier lors de la réunion en vue de l'organisation, cette première réunion devait avoir lieu vendredi et le secrétaire du Comité avait déjà fixé les réunions pour qu'elles commencent cette semaine.

M. FISHER: En d'autres mots, c'est le secrétaire du Comité qui a décidé de l'horaire?

Le PRÉSIDENT: Il s'était entendu avec moi pour que nous commencions jeudi.

M. FISHER: Puis-je donc lui poser une question? En vertu de quelle autorité, agissez-vous ainsi? Il ne s'agit pas uniquement du présent Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, il est entendu que quelqu'un doit s'occuper de ces questions.

M. FISHER: Laissez-moi m'expliquer comme suit...

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'autorité.

M. FISHER: C'est ce que je voulais savoir.

Le PRÉSIDENT: C'est pourquoi j'ai soumis la question à votre approbation hier ainsi qu'aux membres du Comité; il ne s'agissait que d'une date approximative.

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur le président, puis-je objecter maintenant que c'est uniquement parce que les réunions avaient été fixées pour aujourd'hui que le Comité a accepté, mais qu'à partir de maintenant ce devrait être l'affaire du sous-comité directeur. Nous n'avons fixé les réunions que pour aujourd'hui, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Non, on a fixé les réunions pour le reste de la semaine.

M. MUIR (*Lisgar*): Pas trois fois par jour?

Le PRÉSIDENT: Une mercredi et vendredi, si nécessaire, trois aujourd'hui et jeudi.

M. NUGENT: Il est assez rare qu'un comité fixe tant de réunions pour chaque jour et si longtemps d'avance. D'habitude, les arrangements sont faits conformément au nombre de réunions de comité et en consultation avec le

sous-comité directeur. Ce dernier consulte les whips des partis pour savoir quels sont les autres comités et quels membres ont des objections.

Puis-je maintenant demander au président de soumettre cette question des trois réunions d'aujourd'hui et des trois réunions de jeudi au sous-comité directeur.

M. ROCK: Tout a été décidé hier. Pourquoi soulever de nouveau cette question aujourd'hui? Je ne puis comprendre pourquoi on la ramène sur le tapis.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a qu'une réunion demain et j'ai l'intention de convoquer le sous-comité directeur aujourd'hui pour qu'il fixe les réunions qui se tiendront après celles de demain; en effet, comme les autres membres, j'aimerais que tout le Comité ait son mot à dire au sujet des dates et des heures de réunion.

M. NUGENT: Merci, monsieur le président.

M. G. R. MCGREGOR (*Président, Air-Canada*): Le rapport proprement dit qui commence à la page 5 du livre imprimé est daté du 28 février 1963 et s'adresse au ministre des Transports.

Monsieur, le conseil d'administration de la Société Air-Canada a l'honneur de vous présenter son rapport pour l'année 1962.

Revue financière

La Société a enregistré un déficit de $3,540,625 en 1962. C'est une amélioration considérable sur 1961 et un progrès sensible vers le rétablissement financier. Le revenu d'exploitation s'est établi $183,473,467, une augmentation de 11%.

Caractérisée par une hausse du revenu par voyageur-mille, l'année a cependant marqué une tendance soutenue vers la classe économique, un fléchissement dans l'accroissement du tarif et une baisse des coefficients d'utilisation. Le coût moyen a accusé une nouvelle diminution.

Vers la fin de 1961, il était devenu évident que la préférence marquée des voyageurs pour la classe économique privait la Société du revenu nécessaire à l'équilibre de son budget. Elle a dû reviser à la hausse ses tarifs nord-américains le 1er avril 1962. A la suite de la dévaluation du dollar canadien, elle a également revisé ses tarifs internationaux conformément aux règlements de l'Association internationale du transport aérien afin de maintenir sa position quant au dollar américain. Ces dispositions ont porté la recette moyenne par voyageur-mille de 5.81¢ à 6.04¢. La classe économique a constitué 88% du trafic total à rapprocher de 79% l'année précédente.

Le taux d'augmentation du tarif-passagers en Amérique du Nord a fléchi à 4% comparativement à 20% en 1961. Cette tendance a été particulièrement sensible sur les trajets plus courts tandis qu'un désavantage tarifaire entravait la hausse du trafic sur les longs trajets transcontinentaux.

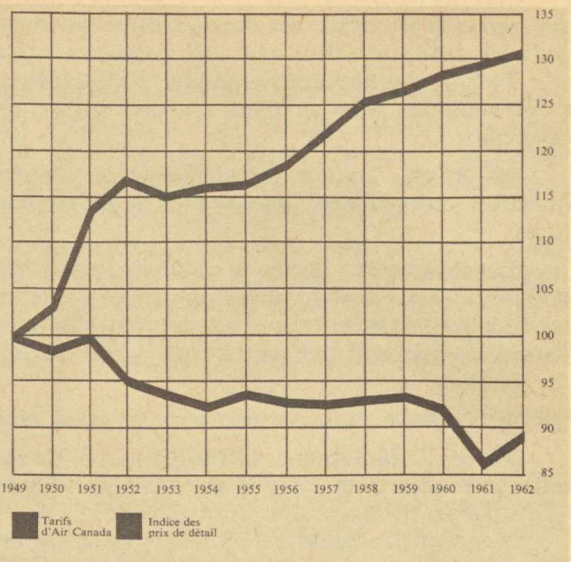
Le trafic-passagers vers l'Europe a augmenté de 29%, bien que celui du Royaume-Uni n'ait accusé qu'une faible hausse. Les tarifs d'excursion, joints à l'excellence des avions, ont valu à Air-Canada une large part du marché Canada-Caraïbes et une hausse de 30% des voyageurs-milles à ses services méridionaux. C'est la deuxième année d'affilée qu'on enregistre une expansion rapide.

La hausse du trafic-marchandises a été très satisfaisante. Elle a été de 25% pour le fret, de 14% pour les messageries et de 8% pour le courrier.

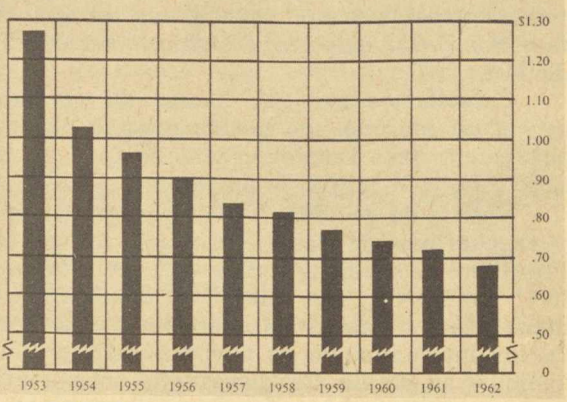
Par suite de l'expansion des services DC-8 et Vanguard, le coefficient d'utilisation en passagers est tombé de 64 à 60%. L'accroissement de la capacité sur certaines lignes entraîne inévitablement une baisse du coefficient.

Le modernisme des appareils et installations a réduit de nouveau les frais en 1962. Les dépenses d'exploitation par tonne-mille disponible sont passées

Tarifs d'Air Canada en regard de l'indice des prix de détail 1949-1962 (Année 1949 = 100)



Revenu par tonne-mille de courrier, service nord-américain 1953-1962



de 31.30¢ à 29.67¢, et les dépenses totales (y compris les postes qui ne relèvent pas de l'exploitation, principalement les intérêts) de 32.95¢ à 31.52¢ par tonne-mille disponible.

Ces améliorations s'appuient sur la productivité accrue du matériel et du personnel:

	1962	1961
Productivité des avions—		
tonnes-milles disponibles par heure	3,178	2,585
Productivité des employés—		
tonnes-milles disponibles par employés ..	49,837	44,557

Les frais relatifs à la propriété, dépréciation, intérêts et assurances, se sont élevés à $35,433,000. Voici comment ils se comparent à ceux de 1961:

	1962 (en milliers de dollars)	1961 (en milliers de dollars)
Dépréciation et amortissement	23,257	19,921
Intérêts nets	10,542	9,018
Assurances	1,634	2,968

Les dépenses d'ordre capital en 1962, au montant de $21,100,000, comprennent principalement le règlement des trois derniers Vanguard et des paiements sur cinq DC-8F, de même que les frais d'achèvement de la base d'entretien de Halifax.

Les tarifs

La revision de l'échelle des tarifs nord-américains, effectuée le 1er avril, visait un double but: la réduction de la différence entre les prix des classes première et économique pour les vols domestiques et l'établissement d'un rapport plus réaliste entre le prix du billet et les frais d'exploitation en fonction de la distance. Cette mesure a, d'une part, amélioré la recette moyenne par voyageur-mille et; d'autre part, virtuellement mis un terme à un régime de compensation par lequel les voyageurs des longs trajets se trouvaient à défrayer partiellement le coût des services offerts aux voyageurs des trajets plus courts.

La Société croit que ses tarifs-passagers et marchandises offrent maintenant un rapport plus juste entre le coût du service et le prix demandé au voyageur ou à l'expéditeur. Il n'est prévu aucune autre revision de tarifs dans un proche avenir à moins qu'une nouvelle baisse des dépenses moyennes ne justifie une réduction générale. La Société adoptera sûrement une telle mesure, si elle est administrativement valable, mais il est peu probable que le nouveau rapport, plus équitable, entre les tarifs des courts et longs trajets domestiques s'en trouve modifié.

Il convient de souligner l'importance pour la Société de l'autorisation accordée en 1962 par l'Association internationale du transport aérien d'offrir des réductions allant jusqu'à 38% sur les tarifs en vigueur aux groupes d'au moins 25 personnes voyageant ensemble au-dessus de l'Atlantique-Nord. De même Air-Canada a réduit ses tarifs pour le transport de certaines catégories de marchandises entre le Canada et les Caraïbes. De nouveaux tarifs ont été également établis pour la classe économique à l'intention des groupes d'au moins dix personnes qui empruntent les services domestiques.

Quant aux tarifs internationaux, il faut rappeler qu'ils s'appuient sur une entente générale des transporteurs. Air-Canada, toutefois, n'est pas tout à fait d'accord en ce qui a trait aux présents tarifs internationaux et elle a préconisé, aux réunions de l'Association internationale du transport aérien, une réduction des tarifs ainsi que de l'écart entre les prix de première classe et de classe économique.

Accroissement du trafic et du service

En 1962, Air-Canada a marqué son vingt-cinquième anniversaire en disposant de la plus grande capacité de son histoire tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Le nombre des tonnes-milles disponibles de transport aérien a atteint presque 600 millions, ou 14% de plus que l'année précédente. Au cours des mois de pointe, le service au-dessus de l'Alantique-Nord a comporté 24 vols aller-retour par semaine, représentant plus de 3,000 places dans l'une ou l'autre direction. La capacité des vols transcontinentaux s'est établie à plus de 1,000 places quotidiennement dans les deux sens.

Le service s'est amélioré en qualité et en quantité à mesure que la Société effectuait la transformation aux tout-turbines sur l'ensemble de son réseau, sauf dans les petites escales des Prairies, où les pistes ont nécessité le maintien du service par DC-3.

Afin d'adapter la flotte aux exigences futures de la classe économique, il a été nécessaire de modifier les agencements intérieurs des DC-8, des Vanguard et des Viscount. Plus précisément, le DC-8 devait disposer de 111 places en classe économique et de 20 en première; le Vanguard, de 90 et 18 places respectivement, et le Viscount, de 39 et 12.

Parallèlement à l'accroissement de la capacité, Air-Canada a déployé l'effort le plus intensif de son histoire dans le domaine de la vente. Une vaste campagne publicitaire, mettant à réquisition la presse, la télévision et la radio, et prolongée au niveau de tous les services de vente du réseau, s'est employée à stimuler l'utilisation de la voie des airs pour le voyage ou le transport des marchandises, particulièrement en hiver, saison marquée d'ordinaire par un ralentissement du trafic. Ces efforts ont porté fruit ainsi qu'en fait foi le chiffre sans précédent des recettes. Pour la quatrième fois en cinq ans, la publicité d'Air-Canada a été jugée la meilleure dans le domaine du transport au Canada.

Le trafic du fret aérien a augmenté à un rythme très satisfaisant. Cette tendance est attribuable, dans une certaine mesure, à l'amélioration du service d'expédition permise par les appareils à turbines plus gros et plus rapides, surtout par le Vanguard et sa grande capacité de charge. Mais il faut aussi en chercher la raison dans la stimulation constante du transport aérien par la Société et dans l'éveil grandissant du monde des affaires aux avantages de ce service.

La Société a transporté 12,862,000 tonnes-milles de courrier. Il s'agit principalement du courrier domestique de première classe, acheminé généralement par voie des airs depuis 1948. En vertu d'une nouvelle entente conclue avec le ministère des Postes en 1962, et destinée à pourvoir au volume croissant du courrier transporté sur les lignes nord-américaines, les maximums mensuels admissibles ont été augmentés quant au volume et au paiement. Le plus bas tarif par tonne-mille de courrier transporté est réduit de 62c. à 48c., une diminution d'environ 22½%. C'est ce genre de collaboration entre le ministère des Postes et Air-Canada qui a permis de doter le Canada d'un des meilleurs services de courrier aérien qui soient au monde, à un prix modique. Aucun autre pays n'offre au public un service de courrier aérien de cette envergure au coût de 5c. la première once, 3c. l'once supplémentaire jusqu'à un maximum de 8 onces.

Au cours des mois d'été, la Société a pour la première fois assuré une liaison quotidienne par jet DC-8 entre Vancouver, Toronto, Montréal et l'Europe, avec escale à Calgary quatre jours par semaine et à Edmonton trois jours par semaine.

La Société a dû supprimer son service vers Bruxelles le 2 mars, le volume du trafic ne suffisant pas à en assurer la rentabilité.

Le 7 juin, Air-Canada avait l'honneur d'assurer le transport de Sa Majesté la Reine Mère de Londres à Montréal, à bord d'un jet à horaire fixe.

Dans le cadre de la célébration de son vingt-cinquième anniversaire, la Société faisait voler un appareil de sa flotte initiale, un Lockheed 10A dix passagers, depuis Halifax jusqu'à Vancouver. On reconstituait, le 1er septembre, le premier vol à horaire fixe effectué ce même jour, un quart de siècle auparavant, entre Vancouver et Seattle, une distance de 122 milles.

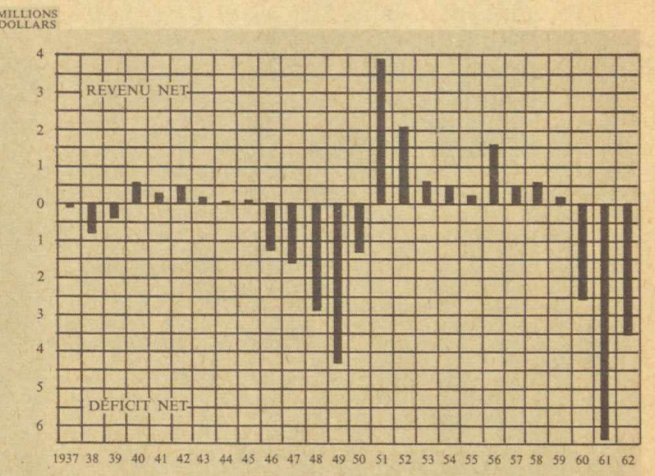
L'entente conclue avec la *British Overseas Airways Corporation* au sujet de l'Atlantique-Nord est demeurée en vigueur pour le bénéfice des deux transporteurs et des voyageurs. En plus d'améliorer l'horaire des vols outre-mer, elle a représenté d'importantes économies d'exploitation.

A la fin de l'année, les services d'Air-Canada s'étendaient à 35,246 milles de voies aériennes et comptaient 58 escales au Canada, aux États-Unis, dans les Îles Britanniques, en Europe et au Caraïbes. Une carte du réseau paraît en pages 12 et 13 du présent rapport.

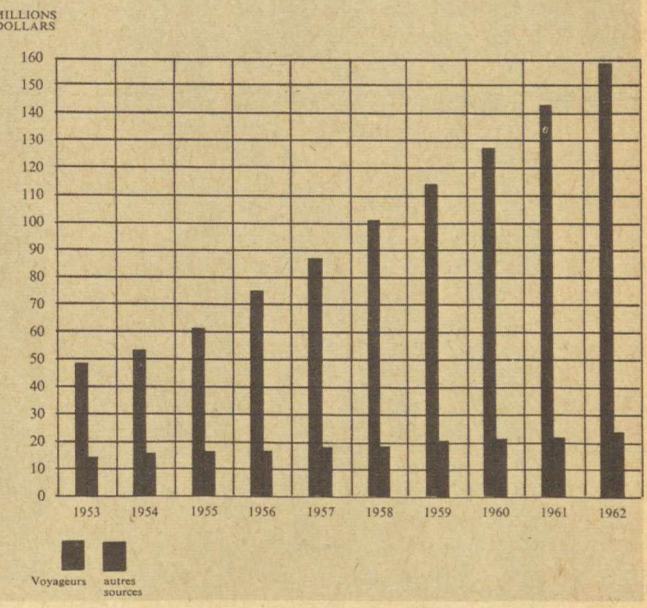
Matériel et installations

Au cours de l'année écoulée, Air-Canada a pris livraison d'un DC-8 supplémentaire et de deux autres Vanguard, et retiré les derniers Super Constellation à pistons. A la fin de l'année, sa flotte à turbines comprenait 11 DC-8,

Revenu net ou déficit, 1937-1962



Sources de revenu du réseau d'Air Canada 1953-1962

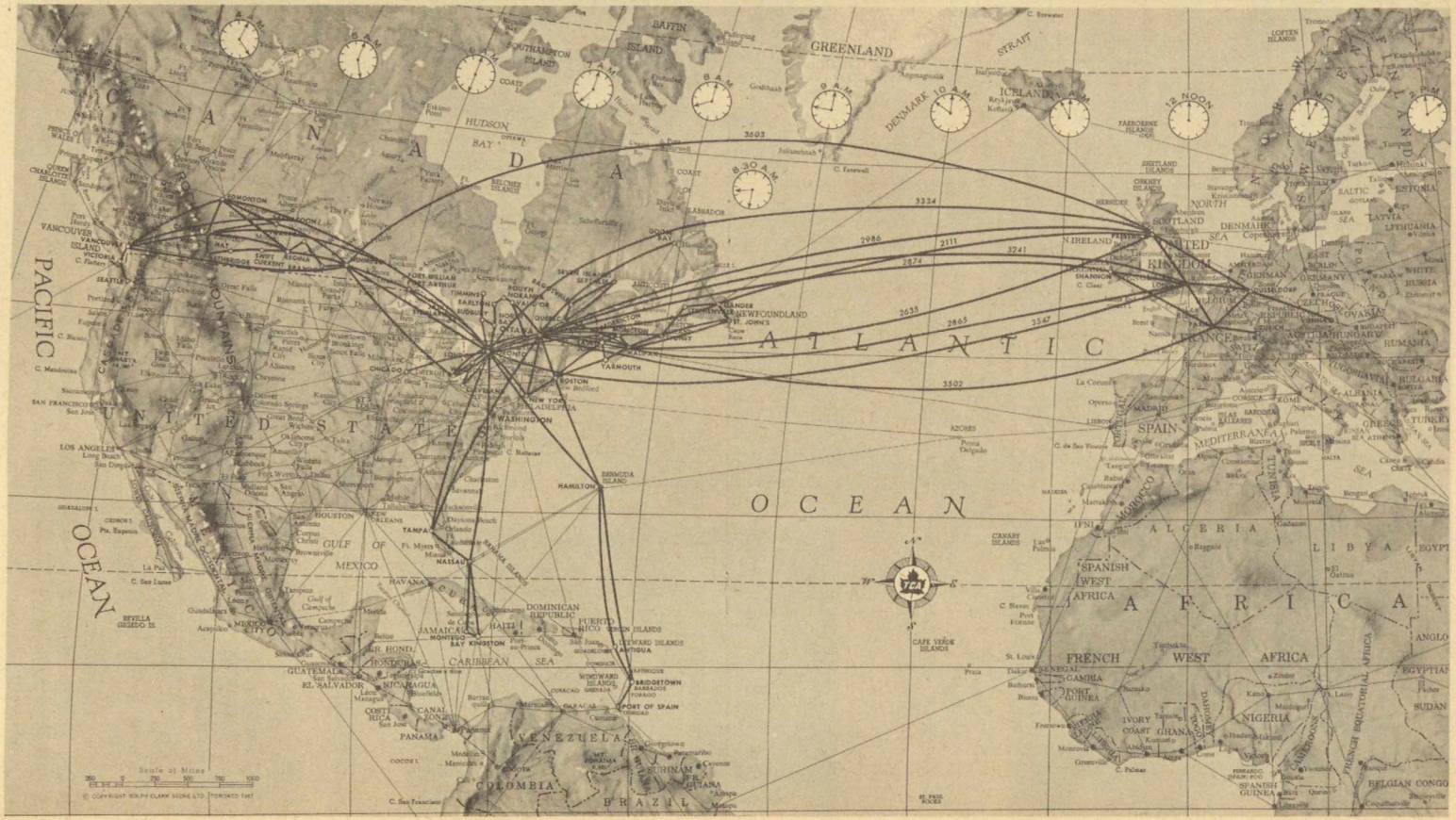


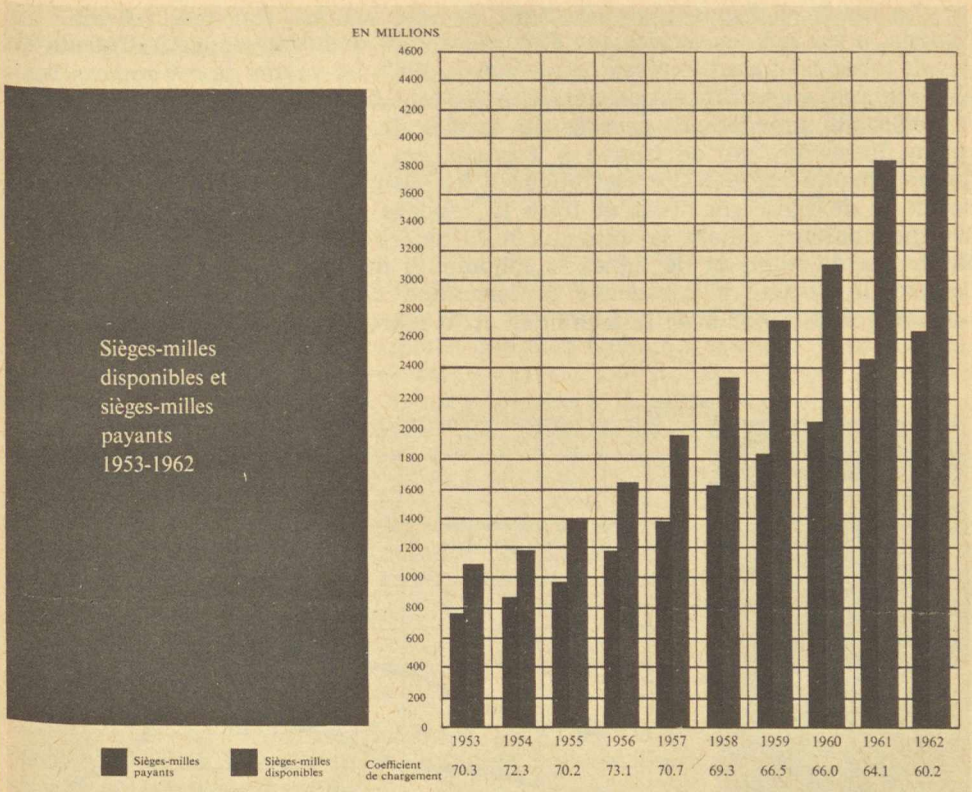
22 Vanguard et 48 Viscount. De plus, elle comptait deux DC-3 en service dans les Prairies. Il a fallu renoncer à remettre en état un Viscount endommagé par un appareil du CARC, à Bagotville, le 10 octobre. Huit autres Viscount ont été retirés des horaires réguliers.

La fabrication des quatre Douglas DC-8F livrables au début de 1963 s'est effectuée dans le temps prévu. En décembre, Air-Canada a commandé un autre appareil du même type. Le DC-8F offrira une grande souplesse; il peut en effet se transformer à volonté en avion de fret, en avion de voyageurs ou en avion mixte. Il s'intégrera tout naturellement à la présente flotte de DC-8 et permettra à la Société d'accroître sa capacité de chargement en marchandises, au pays comme à l'étranger, à la mesure des exigences du marché.

RÉSEAU D'AIR CANADA

SERVICES TCA
CORRESPONDANCES



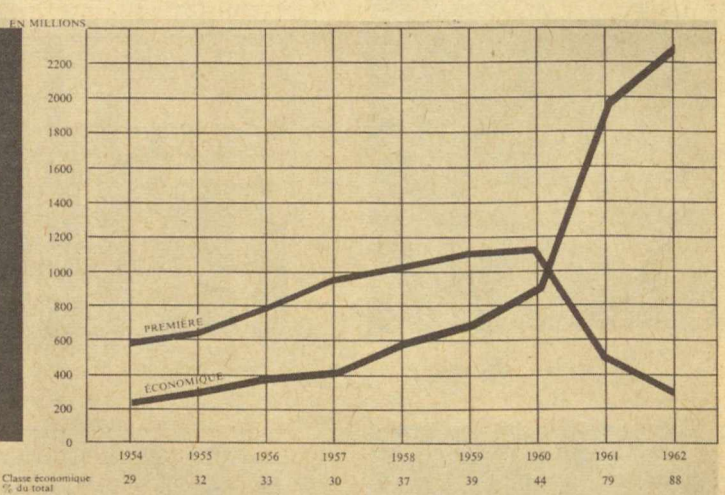


L'excellence des services d'Air-Canada a atteint un nouveau sommet et leur ponctualité se compare aux plus remarquables des transporteurs nord-américains. Si l'efficacité des appareils à turbines y est pour quelque chose, il faut aussi en attribuer le mérite à la compétence du personnel de la Société, qui satisfait aux plus hautes exigences techniques. En 1962, les appareils d'Air-Canada ont parcouru 98% de la distance prévue aux horaires.

Il convient de signaler qu'à la fin de l'année, la durée de service des moteurs Rolls Royce Dart qui actionnent les Viscount d'Air-Canada avait atteint, avec l'approbation du ministère des Transports, un total de 4,200 heures entre revisions. C'est la première fois dans l'histoire du transport aérien qu'un moteur détient une telle durée de service et le mérite en revient à la fois au fabricant et aux propres techniciens d'Air-Canada.

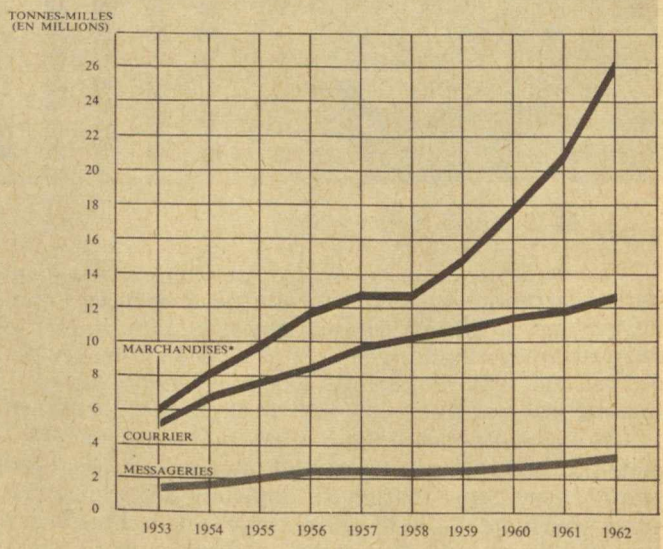
Le nouveau dispositif automatique de réservations, conçu et fabriqué au Canada, a été mis en service sur 65% des lignes domestiques d'Air-Canada et devait s'étendre à tout le réseau au début de 1963. La valeur de cet appareillage électronique, d'une conception hardie, a été tout de suite avérée par la rapidité et l'efficacité grandement accrues du service de réservations. Le cerveau du réseau ReserVec, qui se trouve à Toronto, est constitué par un compilateur double, monté selon les prescriptions d'Air-Canada. L'appareil qui reçoit la demande de renseignements et livre la réponse est un distributeur; plus de 300 distributeurs relient les bureaux nord-américains d'Air-Canada à Toronto au moyen de relais et de lignes téléphoniques du type courant. Au cours de l'année, la Société a parachevé la formation d'un personnel d'une grande compétence, familier avec la technique et le fonctionnement du compilateur.

Voyageurs-milles payants par classe, 1954-1962



Classe économique % du total	29	32	33	30	37	39	44	79	88

Croissance du trafic du courrier, des marchandises et des messageries 1953-1962



*nolisements compris

Le 3 juillet, Air-Canada déménageait les bureaux de son siège social de Montréal à la nouvelle Place Ville Marie et quelque 500 membres du personnel, qui se trouvaient dispersés en plusieurs endroits de la ville, ont été réunis sous un même toit. La mesure avait pour but de grouper tous les services du siège social en un seul lieu pour mieux en coordonner le fonctionnement.

On a terminé la construction du nouveau hangar d'entretien à Halifax, installation moderne, conçue pour les gros appareils à turbines, qu'elle a commencé d'accueillir à la fin de l'année.

De nouveaux bureaux d'affaires ont été ouverts dans plusieurs villes européennes; entre autres, à Dusseldorf, Genève et Zurich.

La Société a maintenu des rapports constants et fructueux avec le ministère des Transports, à qui elle a apporté une aide technique dans la mise au point d'installations toujours plus efficaces à travers tout le pays. Cette collaboration étroite entre un transporteur et un ministère a largement contribué, au cours du dernier quart de siècle, à l'essor de l'aviation commerciale au Canada.

Conseil d'administration

M. J. Campbell Haig et le vice-maréchal de l'air C. M. McEwen se sont retirés du Conseil d'administration en 1962. Les administrateurs de la Société tiennent à les remercier très sincèrement de leur précieux concours.

Ont été nommés au Conseil: l'hon. Leslie M. Frost, de Toronto, et M. R. S. Misener, de Winnipeg.

Personnel

A la fin de l'année, la Société comptait 11,719 employés et il importe de souligner qu'au cours de ses vingt-cinq années d'existence, elle a formé un personnel d'une très haute compétence, l'un des plus remarquables de toute l'industrie du transport aérien. Presque exclusivement canadien, il représente, par sa longue expérience et sa compétence technique, un élément précieux pour la nation.

La productivité des employés a accusé une nouvelle hausse. Tandis que les tonnes-milles disponibles augmentaient de 14%, le nombre des employés ne s'élevait que de 2%.

La transition des appareils à pistons aux avions à turbines s'est effectuée sans heurt grâce à l'initiation intensive du personnel aux nouvelles techniques. Le Conseil d'administration tient à remercier ici tous les membres du personnel pour l'effort soutenu qu'ils ont fourni au cours de l'année.

Les relations avec les cadres syndicaux sont demeurées satisfaisantes.

Perspectives

L'année 1962 en était une de transition. Air-Canada aborde 1963 avec une assurance fondée sur une flotte bien équilibrée d'appareils les plus modernes et sur la compétence d'un personnel désormais familier avec les exigences et les difficultés qui ont accompagné une importante évolution technique de l'industrie du transport aérien. La Société est en mesure d'atteindre à une qualité de service encore supérieure et de rechercher une efficacité encore plus grande.

Elle établira d'autres vols pour répondre à la demande du public et s'emploiera à améliorer les horaires dans la mesure où le lui permettront les facteurs d'ordre technique ou autres.

La Société prendra livraison d'un autre Vanguard et de quatre appareils DC-8F au début de 1963. Deux de ces derniers seront des avions mixtes et les deux autres, des avions tout-passagers; mais tous les quatre offriront une

grande souplesse quant au chargement. Le premier DC-8F, qui pourra transporter 117 voyageurs et jusqu'à 28,000 livres de marchandises, sera mis en service sur la ligne transatlantique en mars. Ces appareils accroîtront considérablement la capacité-fret de la Société tout en lui procurant le supplément de sièges dont elle a besoin. Il deviendra probablement nécessaire de transformer un DC-8F ou davantage en cargo pur quand les circonstances l'exigeront.

Les techniciens d'Air-Canada continueront leur étude approfondie des nouveaux types d'avions qui lui seront peut-être nécessaires au cours des prochaines années. Si l'éventualité des appareils supersoniques n'appellera pas de décision avant au moins trois ans, la nécessité s'imposera bientôt, par contre, de choisir un type de jet à court et moyen rayons d'action. Cette sélection continue de faire l'objet d'études relatives aux domaines technique et économique.

On peut prévoir que le nouveau réseau automatique de réservations, une fois en plein fonctionnement, accroîtra sensiblement la rapidité et l'exactitude du service de réservations. Il fournira désormais une réponse presque instantanée aux demandes de renseignements provenant de n'importe quelle escale nord-américaine de la Société. Les risques d'erreur humaine ont été en grande partie éliminés.

Il est maintenant permis d'envisager une meilleure situation financière pour l'industrie du transport aérien après une période difficile au cours de laquelle la plupart des transporteurs ont accusé des déficits par suite de la mise en service de nouveaux appareils à turbines et de la surcapacité qui en a découlé. Le pire de cette transition coûteuse est passé et l'on est fondé à espérer que l'efficacité du nouveau matériel de vol, jointe à la hausse constante du trafic, donnera des résultats bien supérieurs. Les problèmes de concurrence et de capacité excessive continueront cependant de peser lourd sur l'industrie dans certaines régions, comme en témoigne la tendance générale à la fusion et à la mise en commun des services aériens un peu partout dans le monde.

Air-Canada prévoit une hausse appréciable du trafic de voyageurs et de marchandises en 1963, à quoi contribuera un programme de vente dynamique. Le régime des tarifs-passagers revisés, en vigueur pendant neuf mois en 1962, s'étendra à l'année entière et ce facteur devrait aussi influer très nettement sur les recettes. On s'emploiera à réaliser toutes les économies possibles sans rien sacrifier de l'excellence du service, et l'on espère pouvoir réduire encore les frais moyens d'exploitation. Si la réalité s'accorde à ces prédictions et que la Société maintienne ses positions face à la concurrence, Air-Canada devrait se rétablir au degré de rentabilité qu'elle a connu pendant neuf ans antérieurement à 1960.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous venez d'entendre lecture du rapport annuel. Je note que ce rapport contient également un bilan, un état du revenu et le rapport du vérificateur. Je suppose que vous désirez faire publier ces documents en annexe à notre compte rendu?

Des VOIX: Assentiment.

BILAN D'AIR-CANADA—*Au 31 décembre 1962*

ACTIF

DISPONIBILITÉS		
Encaisse		$ 2,818,584
Dettes actives		
Gouvernement du Canada	$ 2,559,718	
Trafic général	10,514,028	
Autres	5,237,010	18,310,756
Matériaux et fournitures—au prix coûtant moins désuétude		24,088,609
Autres disponibilités		425,989
		$ 45,643,938
FONDS D'ASSURANCE		8,816,596
IMMOBILISATIONS		
Immeubles et matériel—au prix coûtant	$ 274,825,089	
A déduire: amortissement accumulé	72,224,845	
	$ 202,600,244	
Paiements progressifs	15,033,406	217,633,650
MISE EN SERVICE D'APPAREILS—FRAIS NON AMORTIS		2,216,882
		$ 274,311,066

PASSIF

EXIGIBILITÉS		
Dettes passives		$ 4,665,036
Soldes à payer à d'autres exploitants—trafic		6,452,738
Dépôts sur crédits de voyage		1,779,050
Traitements et salaires		2,990,028
Transport payé d'avance		4,592,753
Intérêt dû		2,543,865
		$ 23,023,470
EMPRUNTS ET OBLIGATIONS—Chemins de fer Nationaux du Canada		
Billets	$ 55,371,000	
Obligations	182,100,000	237,471,000
RÉSERVE POUR ASSURANCES		8,816,596
CAPITAL-ACTIONS		
Actions ordinaires—capital autorisé: 250,000 actions d'une valeur au pair de $100 chacune—capital émis: 50,000 actions entièrement payées		5,000,000
		$ 274,311,066

Ce bilan est celui dont il est fait mention dans mon rapport du 8 février 1963 au ministre des Transports.

J.-A. deLALANNE,
COMPTABLE AGRÉÉ,
Vérificateur.

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Solde à payer sur matériel commandé et projets de construction en cours	$30,000,000
Billets escomptés à la banque relativement aux voyages à crédit	2,107,000

W. S. HARVEY,
Vice-président aux finances et contrôleur.

ÉTAT DU REVENU

	1962	1961
Recettes d'exploitation		
Voyageurs	$ 158,791,609	$ 143,301,442
Courrier	10,561,669	10,245,935
Messageries et fret	10,463,264	8,447,115
Excédents de bagages	888,825	772,857
Nolisements	1,188,101	756,771
Services accessoires—net	1,579,999	1,911,588
	$ 183,473,467	$ 165,435,708
Dépenses d'exploitation		
Frais de vol	$ 37,796,217	$ 37,968,236
Entretien	38,826,563	34,816,104
Service des voyageurs	13,356,686	13,660,235
Frais de service relatifs aux appareils et au trafic	27,338,845	25,757,021
Ventes et stimulation	27,879,968	24,509,908
Frais généraux et administration	7,622,699	6,658,664
	$ 152,820,978	$ 143,370,168
Revenu d'exploitation	$ 30,652,489	$ 22,065,540
Provision pour amortissement	23,257,274	19,921,497
Profit d'exploitation	$ 7,395,215	$ 2,144,043
Revenu net d'autres sources	582,936	1,917,208
Revenu avant les dépenses d'intérêt	$ 7,978,151	$ 4,061,251
Intérêts sur emprunts et obligations	11,518,776	10,511,333
Déficit—A être comblé par le Gouvernement du Canada	$ (3,540,625)	$ (6,450,082)

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

À L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS,
OTTAWA, CANADA.

J'ai examiné le bilan d'Air-Canada au 31 décembre 1962 et l'état du revenu pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, le bilan précité et l'état du revenu s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter, selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente, l'état véritable tt exact des affaires de la compagnie au 31 décembre 1962, et les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres de la compagnie.

De plus, à mon avis, je déclare que les livres de comptabilité requis ont été tenus par la compagnie, et que les transactions dont j'ai pris connaissance ont été effectuées dans les limites de ses pouvoirs.

J.-A. deLalanne
Comptable agréé.

Le 8 février 1963.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous en sommes maintenant à l'étape de nos délibérations réservée aux questions que les membres désirent poser à M. McGregor. Afin de procéder par ordre, je propose que nous reprenions le rapport, alinéa par alinéa, à commencer par celui intitulé «Revue financière».

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à titre de renseignement seulement. Combien de temps le ministre nous consacrera-t-il ce matin?

L'hon. G. J. MCILRAITH (*ministre des Transports*): J'espère être ici pendant toutes les séances du comité.

M. FISHER: Parfait.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous passer à l'étude de la partie financière du rapport?

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur le président, pour qu'il y ait de la continuité dans les questions, j'aimerais proposer que chaque membre dispose de dix minutes, ou à peu près, pour poser une série de questions. Autrement, un ou deux membres vont monopoliser toute l'attention, parleront sans arrêt et il n'y aura aucune suite dans les questions. Si nous n'agissons pas avec méthode, rien ne sert d'aller plus loin.

Le PRÉSIDENT: Je suis à la disposition du comité et votre suggestion me semble bonne. Qu'on accorde dix ou douze minutes à chacun, comme vous voulez, mais il faudrait, à mon sens, donner suffisamment de latitude pour que les membres puissent poser leurs questions. J'espère qu'on ne répétera pas les mêmes questions en ce qui a trait à un sujet donné.

M. NUGENT: Monsieur le président, pour tirer les choses au clair, lorsque vous faites allusion à une étude, alinéa par alinéa, vous vous reportez à des rubriques comme celles qui portent le titre «Revue financière»?

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. PRITTIE: Monsieur le président, j'ai deux questions à poser au sujet de la revue financière.

On fait tout d'abord mention des pertes subies sur les trajets courts. Je me demande si ces pertes sont allées au chemin de fer; deuxièmement, le désavantage du tarif-voyageurs entrave-t-il toute la hausse du traffic? Serait-il possible d'obtenir une estimation des pertes aux mains des lignes aériennes du Pacifique-Canadien (C.P.A.) en 1962-1963? Je suis sûr que c'est à la concurrence de C.P.A. qu'on fait allusion.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, le fléchissement du trafic-passagers sur les trajets courts résulte uniquement du fait que la revision des tarifs, entrée en vigueur le 1er avril 1962, a augmenté le coût par voyageur-mille sur les trajets courts, alors que les tarifs établis à l'égard des longs trajets sont restés les mêmes ou ont été réduits dans un ou deux cas. Le coût du service est naturellement plus élevé sur un trajet court que sur un trajet long. L'accroissement du trafic s'en ressent.

En réponse à votre deuxième question, je dois vous dire, qu'il n'est pas facile d'évaluer l'effet sur les recettes ou, selon votre expression, les pertes causées entièrement par l'écart entre les tarifs.

D'autre part, une évaluation du genre se complique du fait que l'écart entre les prix favorise C.P.A. lorsqu'il s'agit de la classe économique et Air-Canada, lorsqu'il s'agit de la première classe. Nos tarifs de première classe sur les itinéraires communs sont moins élevés que ceux de C.P.A. mais l'inverse est vrai lorsqu'il s'agit de la classe économique.

M. PRITTIE: J'aimerais avoir une estimation à cet égard.

M. MCGREGOR: Il ne s'agira guère que d'une vague estimation de ma part.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais poser une question supplémentaire au sujet de l'écart des tarifs. Les fonctionnaires d'Air-Canada ont-ils saisi la Commission des transports aériens de la lacune qui existe dans l'échelle des tarifs pour lui demander si elle songeait à l'établissement d'un tarif ou si elle demanderait à ces deux lignes aériennes de publier un tarif?

M. MCGREGOR: Oui. Mais ce n'est pas tout, nous avons aussi formulé certaines propositions que nous estimons justes. Nous avons proposé de reviser notre tarif pour atteindre un juste milieu entre les tarifs des classes économiques et des premières classes en vigueur à la C.P.A. et à Air-Canada.

Autrement dit, nous avons proposé, pour notre part, la négociation d'un accord qui fixerait les tarifs à mi-chemin dans chaque cas.

M. FISHER: Est-ce que la Commission des transports aériens vous a réunis, vous et le directeur de C.P.A., pour discuter de cette question?

M. MCGREGOR: La Commission des transports aériens nous a demandé d'échanger nos vues, ce que nous n'avons cessé de faire depuis, pour ainsi dire.

M. FISHER: Qu'en est-il résulté?

M. MCGREGOR: Absolument rien.

M. FISHER: Avez-vous discuté de cette question avec l'un ou l'autre des récents ministres des transports?

M. MCGREGOR: Oui, nous avons porté cette affaire à leur attention. Ils ont été mis au courant de la situation.

M. FISHER: Et il n'y a eu aucune réaction positive?

M. MCGREGOR: Aucune mesure positive n'a été prise. L'un et l'autre des ministres des transports se sont inquiétés de la situation.

M. FISHER: Avez-vous discuté avec la Commission des transports aériens la question de savoir s'il incombe à la commission d'exiger des tarifs correspondants et êtes-vous d'avis que c'est là sa responsabilité?

M. MCGREGOR: Monsieur Fisher, nous ne sommes pas sûrs que ce soit là la responsabilité de la Commission des transports aériens. A notre avis, la commision a le droit de désapprouver les tarifs soumis par les entreprises mais n'a pas le droit d'établir des tarifs.

Franchement, nous préférerions continuer à lui soumettre les tarifs qui nous semblent convenables et que la Commission les accepte ou les rejette, selon le cas. Je ne pense pas que la Commission des transports aériens ait précisément pour fonction de prendre des mesures arbitraires pour trancher des différends de ce genre. D'autre part, il semble inouï que des entreprises d'aviation civile dont le transport est identique, ou à peu près, aient chacune des tarifs différents pour des itinéraires parallèles.

M. FISHER: Quel est le nœud du problème qui existe entre C.P.A. et Air-Canada qu'on ne parvient pas à résoudre par des pourparlers?

M. MCGREGOR: Au fond, ils tiennent à avoir un avantage en matière de tarif, et je ne saurais les en blâmer.

M. FISHER: Le ministre a-t-il été saisi de cette situation et l'étudie-t-il?

M. MCILRAITH: Oui.

M. FISHER: Pouvez-vous nous dire si vous estimez avoir l'autorité de formuler des propositions ou de fournir des interprétations à la Commission des transports aériens?

M. MCILRAITH: Il existe un certain doute quant à l'attitude juridique précise à prendre, mais cette situation inquiète profondément le ministre et, à mon avis, on ne saurait permettre qu'elle se prolonge indéfiniment. En un mot, il s'agit d'une différence d'environ $20 dans le prix du billet de la classe économique de Montréal à Vancouver. Il en coûte $20 de moins par C.P.A. que par Air-Canada.

M. FISHER: Croyez-vous qu'on devrait remédier à cette anomalie?

M. MCILRAITH: Cette anomalie doit être rectifiée.

M. BALCER: Monsieur le président, je ne voudrais pas m'interposer, mais j'ai eu à examiner ce problème. C.P.A. soutient que l'échelle actuelle de ses tarifs pour ce qui est de la route transcontinentale est équitable et répond à ses exigences. Cette compagnie prétend que ses tarifs sont réalistes et justes et qu'il ne s'agit pas simplement de donner le pion à Air-Canada.

M. FISHER: Le ministre peut-il nous dire s'il a reçu une étude de cette question des tarifs tant d'Air-Canada que de C.P.A.?

M. MCILRAITH: Je n'en ai pas reçu des compagnies. Il existe une masse de renseignements à cet égard, répartie entre le ministre et la Commission des transports aériens. J'ai moi-même saisi le président de C.P.A. de ce problème, mais je dois signaler en toute justice envers lui qu'il est encore malade.

M. MCGREGOR: En effet, il est retenu à la maison et on lui interdit de s'occuper des affaires.

M. MCILRAITH: Je n'ai rien déduit du fait qu'il ne soit pas revenu discuter ce problème. La maladie, malheureusement, l'en a empêché, car autrement il serait revenu pour discuter de la question.

M. FISHER: Quand pensez-vous qu'une décision sera rendue à cet égard?

M. MCILRAITH: Je ne saurais le dire, car ce problème a de nombreuses ramifications qui ont trait à d'importantes questions à l'égard desquelles des décisions doivent être prises quant à l'adoption d'un vaste programme de transport aérien.

M. DEACHMAN: Pourrais-je poser une question supplémentaire?

M. FISHER: J'ai d'autres questions à poser qui font suite à la dernière réponse du ministre. Vous avez parlé d'un vaste programme de transport aérien et vous avez dit dans votre discours à la Chambre des communes que vous comptiez qu'il se fera quelque chose à ce sujet assez prochainement. Je suppose que vous voulez dire par là que vous examinerez l'ensemble de la situation de l'aviation commerciale pour ce qui vous intéresse et qu'une décision sera prise d'ici quelques mois quant à l'attitude à adopter?

M. MCILRAITH: En effet. Je m'occupe beaucoup de cette affaire. A un certain moment, j'ai pensé que cette ligne de conduite serait adoptée avant aujourd'hui, mais à ce stade-ci je ne saurais dire à quelle date une décision sera prise à l'égard de ce vaste programme aérien.

M. FISHER: Faudrait-il, à votre avis, adopter une loi à cet égard?

M. MCILRAITH: Je ne le sais pas, mais ce n'est pas cela qui retarde les choses.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, si vous me le permettez, je compléterai la réponse à une question posée par M. Fisher au sujet de la somme des renseignements fournis à l'égard de l'échelle des tarifs. Je tiens à préciser qu'aucune méthode arbitraire ne préside à l'établissement des tarifs. Il y a deux fois déjà que nous établissons ce qu'on appelle des courbes de prix de revient qui indiquent les frais d'exploitation par place-mille selon la longueur du trajet. L'ordonnée verticale de la courbe représente le prix de revient et l'ordonnée horizontale la longueur du parcours ou la distance. La courbe est extrêmement abrupte au début pour faire ensuite un plongeon et se redresser. Le tarif établi pour cette longueur de parcours s'inspire de cette courbe. La signification de cette courbe et sa trajectoire a été donnée en détail à la Commission des transports aériens qui n'a trouvé aucune faille dans la technique utilisée.

Voilà qui complète ce que j'avais dit à ce propos.

M. DEACHMAN: Pour ce qui est de l'égalisation des tarifs, à supposer qu'ils soient égalisés comme vous l'avez proposé, c'est-à-dire en atteignant un

certain point entre le parcours C.P.A. et le parcours Air-Canada, en coûterait-il plus cher dans l'ensemble aux Canadiens qui empruntent ces itinéraires?

M. McGREGOR: Les tarifs de la classe économique seraient plus élevés et ceux de la première classe un peu plus bas que les tarifs actuels de C.P.A.

M. DEACHMAN: A mesure que les tarifs de la première classe baisseraient par rapport aux tarifs de la classe économique, la tendance sera de remanier le tarif pour accroître le prix des places des voyageurs, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Je le suppose.

M. DEACHMAN: Je parle de la somme globale que dépensent les voyageurs par avion au Canada dans le contexte qui nous occupe présentement.

M. McGREGOR: C'est juste, je pense.

M. DEACHMAN: Ainsi, on fixerait les prix ou les tarifs à un niveau égal mais plus élevé qu'ils le sont actuellement de sorte qu'il en coûterait plus cher aux usagers qui, la concurrence étant supprimée, n'auraient plus l'occasion d'opter pour un prix inférieur, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Pas tout à fait, parce que nous transportons à peu près quatre fois plus de voyageurs sur la route transcontinentale que C.P.A. et qu'en conséquence il en coûterait moins dans l'ensemble aux usagers des lignes aériennes si l'on majorait notre tarif de la classe économique pour le porter au niveau du tarif actuel de C.P.A. car cela constituerait pour nous une baisse de niveau. Je ne crois pas qu'il en coûterait plus cher aux usagers canadiens.

M. DEACHMAN: Pour le nombre total des voyageurs transportés au Canada, l'ensemble des tarifs serait-il plus élevé?

M. McGREGOR: Ils seraient moins élevés.

M. DEACHMAN: Moins élevés?

M. McGREGOR: Oui.

M. DEACHMAN: L'adoption de ce tarif plutôt que la majoration de tous les tarifs se révélerait-elle à l'avantage du voyageur?

M. McGREGOR: Je pense que oui. Nos tarifs de la classe économique seraient abaissés au niveau actuel des tarifs de C.P.A. Autrement dit, le prix du billet transcontinental aller retour entre Montréal et Vancouver baisserait d'environ $10. Comme nous transportons quatre fois plus de voyageurs, l'avantage qu'il en résulterait pour l'ensemble des voyageurs par avion au Canada saute aux yeux.

M. HAHN: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions qui relèvent de ce domaine.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. ADDISON: Monsieur le président, je voudrais poser une question supplémentaire. Au sujet de la courbe du prix de revient dont vous avez parlé tantôt, pour ce qui est des voyageurs-mille et de leur effet sur le tarif de la classe économique de C.P.A., qui est moins élevé, est-ce que les frais d'exploitation que représente pour Air-Canada l'entretien de sa base à Winnipeg, par exemple, y sont pour quelque chose? Sauf erreur, les frais d'entretien de cette base se chiffrent à environ $19 millions. L'écart entre les tarifs serait-il attribuable à ce facteur?

M. McGREGOR: Non, je ne pense pas. Permettez-moi de faire l'historique de la situation relative au tarif. Air-Canada et C.P.A. ont des tronçons d'itinéraires correspondants et les prix exigés sout les mêmes. Le 1er janvier 1961, les deux sociétés ont soumis à la Commission des réductions identiques de tarif. Les deux sociétés avaient accusé un déficit considérable d'exploitation en 1961 et nous nous sommes rendus compte que nous avions fixé des tarifs trop bas par

rapport à nos frais d'exploitation. Nous avons donc proposé une revision de l'ensemble des tarifs, comme je l'ai déjà expliqué, à compter du 1er avril 1962. Évidemment, nous avons prévenu C.P.A. de nos intentions. Mais à venir jusqu'à quelques jours avant l'entrée en vigueur du tarif, la société C.P.A., par inadvertance ou autrement, nous avait donné l'impression qu'elle fixerait des tarifs identiques aux nôtres. Je me souviens qu'à cette époque, M. McConachie a dit que le rendement n'était pas aussi élevé qu'il devrait être. Toutefois, la C.P.A. n'a pas établi ses tarifs conformément aux nôtres, conservant l'échelle des tarifs entrés en vigueur le 1er janvier 1961. Voilà le pourquoi d'un écart de prix à deux niveaux: nos tarifs de première classe sont inférieurs aux leurs et ceux de leur classe économique inférieurs aux nôtres. Voilà l'historique de la situation.

M. HAHN: Alors, selon l'échelle actuelle, les tarifs de première classe d'Air-Canada sont inférieurs à ceux de C.P.A. et, comme vous venez de le dire, les tarifs de la classe économique de C.P.A. sont inférieurs aux vôtres dans tout le pays?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: Si Air-Canada adoptait cette formule, vous baisseriez les tarifs de votre classe économique?

M. MCGREGOR: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Hahn, pour vous expliquer que cela ne serait pas conforme à notre formule. On n'adhérait pas de cette façon strictement à la courbe du coût dont j'ai parlé. Il s'agissait d'un compromis que nous avons proposé afin de tâcher de corriger une situation peu satisfaisante quant à l'écart des prix exigés pour des services identiques.

M. HAHN: Monsieur McGregor, savez-vous si C.P.A. peut économiquement exploiter son entreprise en s'en tenant à l'échelle actuelle des tarifs de la classe économique, si l'on tient compte de ce que la majorité des voyageurs utilise la classe économique?

M. MCGREGOR: Je ne connais pas malheureusement les résultats financiers des parcours de C.P.A.

M. HAHN: Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser qui se rattachent plus ou moins à ce domaine.

Le tarif d'Air-Canada ou de C.P.A. se compare-t-il favorablement avec ceux des États-Unis dans le cas de parcours de même distance?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas établi de comparaison pour ce qui est des tarifs de C.P.A. mais je pense que ce que je vais dire s'applique dans leur cas également. Nos tarifs transcontinentaux sont comparativement plus bas que ceux des États-Unis. De fait, la façon la plus économique de voyager par avion de Seattle à New York, c'est de se rendre à Vancouver pour ensuite traverser le continent par avion d'Air-Canada.

M. HAHN: Ainsi, d'une façon générale, notre échelle de tarif est moins élevée que celle des États-Unis?

M. MCGREGOR: En effet.

M. HAHN: Que dire des tarifs à l'égard des envolées outre-frontière aux États-Unis; ces tarifs relèvent-ils entièrement du Canada ou sont-ils établis par un accord international?

M. MCGREGOR: Ces deux suppositions sont inexactes. Ils ne relèvent pas de la compétence de l'IATA ni de son règlement selon lequel tous les tarifs sont identiques.

M. HAHN: Ils sont uniformes?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FISHER: Les tarifs pour outre-mer sont établis par un accord international, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: En effet.

M. FISHER: Sont-ils alors uniformes pour tous les transporteurs qui font des envolées outre-mer?

M. McGREGOR: Oui. Sauf une ou deux exceptions qu'il ne vaut presque pas la peine de mentionner; je pense, par exemple, à une compagnie aérienne d'Islande qui ne fait pas partie de l'A.I.T.A.

M. BALCER: Monsieur le président, je demanderais à M. McGregor si en établissant les prix des places pour les envolées transcontinentales on prend en considération le fait que ces prix ne concordent pas tout à fait avec la réalité, et je veux dire par là que cet itinéraire est subventionné en partie par les gains retirés des envolées transocéaniques?

M. McGREGOR: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec ce que M. Balcer affirme, car nous avons seulement deux itinéraires qui couvrent régulièrement les frais généraux: la route transcontinentale et la route transatlantique, comme M. Balcer l'a déclaré. Je ne crois pas qu'il soit juste de dire que les gains des envolées transocéaniques aident financièrement aux opérations transcontinentales, bien que ces deux routes compensent effectivement, dans la comptabilité de la société, plusieurs autres itinéraires non rentables.

M. LLOYD: Monsieur McGregor, en réponse à une question sur l'état financier de la C.P.A., vous avez affirmé que vous ne disposiez pas de ces renseignements. Les sociétés de transport aérien ont-elles déjà étudié sérieusement la possibilité de faire contrôler les taux de transport par la Commission des transports aériens ou un organisme semblable?

M. McGREGOR: Je ne comprends pas votre question.

M. LLOYD: Les taux des services publics reposent sur le principe suivant: lorsqu'un service détient un monopole, on doit le soumettre à une commission de réglementation des prix afin de juger, pour le bien commun, de l'équité des prix qu'il demande. A-t-on déjà discuté de cette question, ou a-t-on pensé à appliquer un contrôle de ce genre à la circulation aérienne au Canada?

M. McGREGOR: Monsieur Lloyd, je pense avoir dit plus tôt que c'est la Commission des transports aériens qui exerce présentement le contrôle en approuvant ou en désapprouvant les tarifs qui lui sont proposés. Si on lui propose un tarif et que la Commission ne soulève aucune objection, ce tarif entre alors en vigueur à la date indiquée sur le dossier. La Commission des transports aériens a donc un pouvoir de ce genre sur les requêtes qui lui sont présentées.

M. LLOYD: La Commission des transports aériens réclame-t-elle, comme les commissions des services publics des provinces, des renseignements complets au sujet de l'état financier?

M. McGREGOR: Sûrement. En fait, la Commission des transports aériens étudie nos courbes financières dans tous les détails.

M. LLOYD: La Commission des transports aériens étudie toute la structure financière lors des demandes de la C.P.A. de même que d'Air-Canada?

M. McGREGOR: Je suppose qu'elle le fait.

M. LLOYD: Mais la Commission ne publie pas de renseignements quant aux résultats de ses enquêtes?

M. McGREGOR: Je n'en ai jamais vu.

M. LLOYD: Ces renseignements ne sont pas livrés au public.

M. McGREGOR: Pas que je sache.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, j'aimerais poser une question sur un autre sujet qui se rattache à l'état des finances dans la première partie du rapport annuel.

M. NUGENT: Monsieur le président, j'aimerais poser une question sur le même sujet avant que nous passions à autre chose. Monsieur McGregor, la plupart des rapports financiers de ces sociétés sont disponibles et je suppose que vous avez lu l'état financier de la C.P.A. et que votre personnel a étudié ces renseignements quant aux chapitres qui rapportent des gains et ceux qui occasionnent des pertes à la C.P.A., n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: En fait, la C P.A. ne publie pas de rapport financier. Celui-ci ne constitue qu'un paragraphe du rapport annuel du Pacifique-Canadien.

M. NUGENT: Alors d'après ce que vous affirmez, cet état financier qui fait partie du rapport du Pacifique-Canadien n'est pas suffisamment circonstancié pour vous indiquer quel trajet leur rapporte des gains?

M. MCGREGOR: Il n'y a aucun détail. Le rapport en question traite de l'ensemble des opérations de la C.P.A.

M. NUGENT: Vous avez affirmé que vous transportiez quatre fois plus de passagers que la C.P.A. Y a-t-il une différence quant aux coefficients d'utilisation? La C.P.A. a-t-elle un coefficient plus élevé?

M. MCGREGOR: En moyenne, je pense que oui.

M. NUGENT: Sûrement ce facteur doit être considéré. Si un avion a un coefficient d'utilisation plus élevé, il peut opérer à plus bas prix; c'est bien cela?

M. MCGREGOR: En effet.

M. NUGENT: Ce fait peut expliquer pourquoi la C.P.A. est satisfaite des taux actuels?

M. MCGREGOR: En effet.

M. NUGENT: En ce qui a trait aux prix des places, vous avez dit que la Commission des transports aériens avait certains pouvoirs. La Commission n'a-t-elle pas cependant moins de pouvoir sur Air-Canada que sur une société ordinaire de transport aérien comme la C.P.A. et la P.W.A.?

M. MCGREGOR: Non.

M. NUGENT: Air-Canada est-elle soumise au même règlement?

M. MCGREGOR: Parfaitement.

M. NUGENT: Êtes-vous soumis aux mêmes règles en ce qui concerne les envolées outre-mer?

M. MCGREGOR: Pour ce qui est des prix, les règlements ne relèvent pas de la Commission des transports aériens, sauf si celle-ci n'approuve pas les prix de l'I.A.T.A.

M. NUGENT: Je vous demande si vous êtes soumis tout à fait aux mêmes règles.

M. MCGREGOR: Nous sommes entièrement soumis aux mêmes règles.

M. MONTEITH: Monsieur le président, je voudrais poser une ou deux questions. Je fais partie du Comité même si je suis assis ici.

Le PRÉSIDENT: Nous vous donnerons une meilleure place à l'avenir.

M. MONTEITH: Monsieur le président, en ce qui a trait à la courbe des frais à laquelle M. McGregor a fait allusion, je suppose que la C.P.A. aurait bien pu présenter à la Commission des transports aériens des courbes semblables de frais qui pourraient bien ne pas être comparables et montrer des frais inférieurs.

M. MCGREGOR: Je ne pense pas être dans une situation qui me permette de faire des commentaires. La Commission des transports aériens, je me permets de le dire, ne donne pas—et elle doit agir ainsi—les détails des affaires de sa société de transport aérien à une société rivale.

M. LLOYD: Monsieur McGregor, vous avez dit que la Commission des transports aériens fait bien attention de ne pas donner les détails des affaires d'une société à une société rivale, ou du moins je pense que c'est là ce que vous avez voulu dire. Vu qu'Air-Canada est une société publique et qu'elle subit l'examen critique et détaillé d'un comité, pensez-vous que cela vous place dans une situation défavorable par rapport à vos concurrents?

M. MCGREGOR: Oui, je le pense.

M. LLOYD: Vous considérez cela comme un désavantage?

M. MCGREGOR: En effet.

M. LLOYD: En conséquence, selon vous, on pourrait trouver une meilleure méthode de détermination des prix, au moins en ce qui concerne les services à l'intérieur du Canada?

M. MCGREGOR: Personnellement, je pense que la méthode de détermination des prix adoptée par Air-Canada est excellente, mais j'aimerais en connaître autant au sujet des opérations de la C.P.A. que de celles d'Air-Canada.

M. LLOYD: Voulez-vous dire que vous ne pouvez accomplir tout le travail d'administration que vous êtes censé faire pour conserver votre statut de concurrent à cause de l'insuffisance de renseignements que vous avez obtenus? Est-ce que vous réussiriez mieux si vous aviez davantage de renseignements?

M. MCGREGOR: Non, je ne pense pas qu'on puisse avoir besoin de plus de renseignements au sujet d'un concurrent, selon la façon de comprendre la concurrence. Je pense que lorsqu'il y a concurrence, il est rare que les deux concurrents connaissent tous les détails des affaires de l'autre société. Je ne pense pas que nous ayons droit à ces renseignements pas plus que la C.P.A. n'a le droit de tout connaître au sujet d'Air-Canada.

M. BALCER: Monsieur McGregor, le fait que la C.P.A. n'ait qu'une envolée par jour alors que vous n'êtes aucunement restreint en ce qui concerne le nombre d'envolées que vous pouvez faire, ne pensez-vous pas que cela force un peu la C.P.A. à demander un prix plus bas afin de pouvoir supporter cette concurrence défavorable?

M. MCGREGOR: Monsieur Balcer, je pense que leur attitude est très normale et je ne crois pas que si la situation était renversée Air-Canada adopterait une attitude différente. La C.P.A cherche, comme on l'a déjà affirmé, à obtenir le plus haut coefficient d'utilisation possible; je ne suis pas certain si le fait de n'avoir qu'une envolée par jour est un désavantage ou un avantage. Je suis porté à penser que c'est un avantage. La C.P.A. pense: gardons une différence de prix, vu que nous pouvons le faire, et ainsi nous aurons un coefficient plus élevé de voyageurs.

M. BALCER: C'est un des arguments qu'ils emploient.

M. NUGENT: Voulez-vous dire que c'est un avantage, monsieur McGregor? Ils auraient sûrement plus d'envolées par jour s'ils en avaient le droit. La C.P.A. n'a pas le choix en ce qui concerne le nombre d'envolées, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Probablement, oui.

M. HAHN: Aux États-Unis, les avions qui parcourent les mêmes itinéraires ont-ils les mêmes échelles de prix ou ont-ils des échelles différentes?

M. MCGREGOR: Je ne connais aucun cas aux États-Unis où il y ait des échelles de prix différentes pour les mêmes services.

M. HAHN: Ces prix sont-ils sous le contrôle d'une autorité aux États-Unis?

M. MCGREGOR: Oui, ils sont sous le contrôle de la *Civil Aeronautics Board.*

M. PUGH: Je me demande pourquoi vous avez employé le mot «désavantage». Vous avez affirmé que, selon vous, c'était un désavantage d'avoir plus d'une envolée.

M. McGREGOR: Je pense que si on augmentait le nombre des envolées de la C.P.A. et, on ne pourrait que le doubler; leurs avions auraient un coefficient d'utilisation très faible tandis qu'avec une seule envolée par jour, en plus d'une diminution du prix, il ne leur est pas difficile d'obtenir un bon coefficient d'utilisation, particulièrement au cours des mois d'été.

M. PUGH: Vous avez quatre envolées dans les deux sens par jour?

M. McGREGOR: Nous en avons quatre et demie en comptant l'envolée qui fait demi-tour à Winnipeg.

M. PUGH: Mais en ce qui concerne les routes trans-canadiennes comparables, vous en avez quatre par jour?

M. McGREGOR: Non, nous n'avons qu'une seule envolée comparable à celle de la C.P.A. quant aux arrêts. Nous faisons une envolée sans arrêt de Toronto à Vancouver, une autre chaque jour avec arrêt à Winnipeg, laquelle est la même que celle de la C.P.A.; une avec arrêt à Calgary et une autre avec arrêt à Edmonton, ce qui fait que nous n'avons qu'une seule envolée qui puisse se comparer a celle de la C.P.A.

M. PUGH: Vous dites que c'est une envolée identique simplement parce que Winnipeg se trouve être un arrêt le long de la route Trans-Canada, mais vous avez sûrement des envolées presque identiques avec arrêts à Calgary et à Edmonton tout comme le vol direct qui relie Toronto à Vancouver? Pour éclairer davantage le sujet, est-il vrai que ce serait un désavantage pour la C.P.A. d'avoir plus d'une envolée par jour? J'aimerais pousser l'argument jusqu'au bout et suivre votre raisonnement. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, vous affirmez que la C.P.A. y perdrait probablement en ayant une autre envolée?

M. McGREGOR: Ce que je veux dire c'est que je ne pense pas qu'en doublant la capacité de ses envolées transcontinentales la C.P.A. doublerait en même temps le nombre de ses passagers. Je pense que la C.P.A. traverserait une période au cours de laquelle son coefficient d'utilisation diminuerait passablement.

M. PUGH: Depuis quand Air-Canada a-t-elle quatre envolées par jour? Je pense aux envolées transcontinentales sans tenir compte des envolées à Winnipeg.

M. MONTEITH: Je me demande si le député ne pourrait pas parler un plus fort?

M. PUGH: Pourquoi n'êtes-vous pas arrivé plus tôt?

M. McGREGOR: Air-Canada a eu quatre envolées quotidiennes pendant toute l'année 1962.

M. PUGH: Vous avez eu quatre envolées pendant toute l'année 1962, c'est bien cela?

M. McGREGOR: Je le crois. Je dois vous expliquer que la circulation aérienne varie beaucoup suivant les saisons, et le nombre de nos envolées repose sur ces variations. Le nombre moyen des envolées est réduit à l'automne afin que nous puissions montrer chaque année la relation qui existe entre la circulation aérienne et le nombre d'envolées.

M. PUGH: Les quatre envoléees ont-elles lieu chaque jour de l'année? Présentement, il y a quatre envolées par jour, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Il y a présentement quatre envolées par jour, mais ceci représente une diminution de la capacité qu'il y avait en juillet.

M. PUGH: Évidemment en été il y a plus de personnes qui voyagent, mais ce qui m'intéresse c'est votre emploi du mot «désavantage».

M. McGREGOR: J'ai dit que ce pouvait être un avantage ou un désavantage. Peut-être pourrions-nous faire lire ce passage?

M. PUGH: Ce ne sera pas nécessaire. Vous avez effectivement employé le mot «désavantage»?

M. MCGREGOR: J'ai employé ce mot, mais j'ai dit que je n'étais pas certain que ce serait un avantage ou un désavantage. Je pense que ce serait peut-être un avantage.

M. PUGH: Vous avez employé le mot «désavantage» en affirmant que la C.P.A. pourrait augmenter le nombre de ses envolées en doublant son service et je pense que là vous voulez dire deux envolées au lieu d'une seule?

M. MCGREGOR: Oui.

M. PUGH: J'aimerais revenir à la question des profits; puis-je vous demander si vous faites plus de bénéfices sur les routes transocéaniques que sur les routes transcontinentales?

M. MCGREGOR: Je pense que l'exploitation de nos lignes transocéaniques est plus rémunératrice.

M. PUGH: Quelle part de votre marge de profits est appliquée au Canada, et, dans cette répartition des bénéficies, incluez-vous les vols de Winnipeg à Londres?

M. MCGREGOR: Nous classons à part trafic transatlantique et trafic international.

M. PUGH: Oui.

M. MCGREGOR: Lorsque nous avons un passager de Winnipeg à Montréal qui, de là, poursuit son voyage outre-mer, nous séparons les recettes.

M. PUGH: Oui, je vois. Les parcours de faible distance au Canada sont-ils exploités à perte?

M. MCGREGOR: Sauf en de rares exceptions, tous les parcours de faible distance sont exploités à perte.

M. PUGH: Tous les parcours à faible distance sont donc exploités à perte? Faites-vous des bénéficies sur tous les vols transcontinentaux?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, puis-je vous poser une ou deux questions au sujet de la première partie de votre rapport. En page 5, vous affirmez qu'à présent, vous avez pu réduire votre marge déficitaire de six millions de dollars à $3,500,000. Je pense que vous avez tout lieu d'être fier de cet état de choses. Cependant, si vous maintenez la base de réparation à Winnipeg, prévoyez-vous un accroissement de votre déficit? A combien estimez-vous cet accroissement déficitaire en cas de maintien de la base de Winnipeg?

M. MCGREGOR: Je ne prévois pas d'accroissement du déficit pour 1963.

M. GRÉGOIRE: Croyez-vous qu'en maintenant l'exploitation de la base de Winnipeg jusqu'en 1964, vous assisterez à un accroissement du déficit?

M. MCGREGOR: Non, je ne pense pas que cela pourrait accroître le déficit. Nous disions que le rapport de la maison Dixon, Speas a établi une évaluation du surcroît déficitaire qui découlerait du dédoublement éventuel des bases de réparation. Si les frais de cette double exploitation, frais que j'estime inutiles, seraient cause d'une balance déficitaire pour la compagnie, je ne pourrais le dire mais je ne le crois pas.

M. GRÉGOIRE: Et s'ils ne causent pas de surcroît de déficit, se pourrait-il qu'il y ait un excédent?

M. MCGREGOR: Sans nul doute, cela aggraverait la situation.

M. GRÉGOIRE: Y a-t-il eu un rapport à cet effet?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Quelle a été la cause de votre changement d'avis?

M. McGREGOR: Mais je n'ai pas changé d'avis.

M. GRÉGOIRE: Je croyais cependant que votre première idée était de déplacer la base de réparation de Winnipeg à Montréal?

M. McGREGOR: Oui, vers 1966.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous renoncé à l'idée de déménager la base de Winnipeg?

M. McGREGOR: En fait, l'idée de changement s'est produite au cours d'une étude entreprise au sujet des petits appareils à réaction. Elle prévoyait l'usage constant d'un nombre considérable d'appareils Viscount jusqu'à 1973. Ici, un mot d'explication sur l'état de la situation serait utile. La direction d'Air-Canada a pris, par mon entremise, un engagement formel envers le personnel de la base de Winnipeg. Cet engagement prévoit que tous les travaux de revision des moteurs des Viscount et Dart se feront à la base de Winnipeg aussi longtemps que la compagnie exploitera un nombre important de Viscount.

M. GRÉGOIRE: Et au cas où les appareils Viscount seraient mis hors de service d'ici à 1966 ou 1967, allez-vous déménager la base de réparation?

M. McGREGOR: Oui, dans ce cas, il faudrait fermer la base de Winnipeg.

M. GRÉGOIRE: La décision de maintenir la base de Winnipeg tant que les Viscount seront en service est-elle définitive?

M. McGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: La décision de maintenir la base de réparation à Winnipeg découle-t-elle des rapports que vous avez reçus?

M. McGREGOR: Monsieur Grégoire, là, nous allons un peu loin. Il me semble que cette idée reposant sur le fait que le nouvel appareil à réaction de petit format pourrait être revisé à Winnipeg ne s'appuie pas sur les faits.

M. GRÉGOIRE: Serait-ce en tout cas moins coûteux que de déplacer la base à Montréal?

M. McGREGOR: Non, ce serait extrêmement plus coûteux car ce maintien impliquerait un remaniement total de la base de Winnipeg.

M. GRÉGOIRE: Vous estimez donc préférable de faire ces travaux de revision à Montréal?

M. McGREGOR: Oui, et de beaucoup.

M. GRÉGOIRE: Comment se fait-il que vous ayez choisi Winnipeg.

M. McGREGOR: Mais je n'ai pas choisi Winnipeg. Il n'est pas question que les petits avions à réaction puissent y être réparés.

M. PRITTIE: Monsieur le président, M. Grégoire n'a pas attendu la réponse de M. McGregor. Il a dit qu'Air-Canada n'allait certainement pas faire la revision des appareils à réaction à Winnipeg.

M. McGREGOR: Oui, en effet.

M. BALCER: Puis-je donc conclure de cette discussion que la décision de fermer la base de Winnipeg lorsque les Viscount seront mis hors de service, prise par Air-Canada, reste inchangée.

M. McGREGOR: Oui, en ce qui concerne Air-Canada en tout cas. Le seul changement au programme est la durée du maintien de la base et il découle d'une étude indiquant qu'il est souhaitable de continuer l'exploitation d'un nombre important de Viscount pour une durée plus longue que prévue à l'origine.

Je ne suis pas sûr d'avoir pu donner satisfaction à M. Grégoire en répondant à ses questions.

M. LLOYD: Monsieur le président, me permettez-vous une question supplémentaire?

M. NUGENT: Monsieur le président, j'invoque le règlement. Ne conviendrait-il pas mieux de poser ce genre de question lorsque nous passerons à l'étude de la partie du rapport annuel qui se rapporte à l'équipement et aux installations?

Le PRÉSIDENT: J'ai laissé la discussion se prolonger bien que nous ayons entamé le sujet par l'examen du chapître traitant de la finance. Je pense qu'il faut nous en tenir davantage à un ordre établi. J'ai admis les questions de M. Grégoire pour autant qu'elles découlaient de l'examen de l'aspect financier.

M. GRÉGOIRE: J'ai encore une question dans cet ordre d'idées.

M. BALCER: Monsieur le président, je crois qu'il nous faudrait éclaircir la situation. Autrement, certains pourraient croire que le gouvernement a exercé une pression politique pour forcer Air-Canada à endosser une perte de $19,800,000. M. McGregor disait qu'il n'y a eu aucun changement dans les projets d'Air-Canada. Essayons de tirer les choses au clair. Il est important que nous prenions conscience de la situation réelle et, en toute impartialité, je trouve que nous devrions permettre à M. McGregor de nous en donner un tableau exact.

M. MCGREGOR: Je vous remercie, monsieur Balcer. Je voudrais vous donner lecture d'un paragraphe de la lettre du 14 novembre 1962 que j'adressais au personnel de la base de Winnipeg. Je crois qu'elle vous fera comprendre clairement la nature de notre engagement que je tiens à respecter. Comme je viens de le dire, cette lettre est datée du 14 novembre 1962 et elle est adressée à la base de Winnipeg, soit à tous les employés de cette base de réparation. Elle est assez longue, mais voici le paragraphe qui est se rapporte à mon exposé: «En conséquence, je puis prévoir d'une manière à peu près certaine que, sauf en cas de circonstances indépendantes de sa volonté, Air-Canada va exploiter une flotte de 40 avions Viscount jusqu'en 1965. Bien entendu, il ne m'est pas possible de vous fournir des précisions sur l'évolution de la situation après cette date, mais il est fort possible que le nombre des Viscount diminuera rapidement au début de l'année 1966.»

C'est ce paragraphe qui a causé tout le vacarme. On aurait dit que la base de Winnipeg allait se fermer du jour au lendemain. Je disais seulement que le nombre des Viscount allait commencer à se réduire en 1966, pour autant que je puisse le prévoir.

Et pourtant un autre paragraphe de la même lettre indiquait que nous maintiendrions la base de Winnipeg aussi longtemps qu'un nombre important de Viscount seraient en exploitation.

M. LLOYD: Je voudrais poser une question complémentaire. Il ne s'agit pas ici d'un changement mais de l'arrêt complet d'un service qui requiert un programme de réparations.

M. MCGREGOR: Oui, cette supposition est plus juste.

M. GRÉGOIRE: Seuls les Viscount seront réparés à Winnipeg?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Aucun autre type d'appareil n'y sera réparé?

M. MCGREGOR: Non, aucun autre.

M. GRÉGOIRE: Si le rapport que vous avez reçu avait indiqué la nécessité de réparer les Viscount à Montréal, auriez-vous accepté?

M. MCGREGOR: Dans la mesure où l'engagement me le permettait, oui. Autrement dit, le changement aurait lieu dès que le nombre des Viscount en service tomberait au-dessous de ce qu'on pourrait appeler un nombre considérable, et qui est estimé selon les uns à 20 ou 30.

M. GRÉGOIRE: Les données du rapports sont donc identiques aux faits.

M. MCGREGOR: Oui, sauf que nous pensons à présent qu'un nombre considérable de Viscount restera en service plus longtemps que prévu.

M. GRÉGOIRE: Et, comme le disait M. Balcer il y a quelques minutes, il n'y a pas eu de pression politique?

M. MCGREGOR: Si c'est à la déclaration faite par le premier ministre que vous faites allusion elle concordait strictement avec nos projets, en ce qui me concerne en tout cas. Je l'ai même déclaré à la presse.

M. BALCER: Et pour les divergences . . .

M. ROCK: Ici, je pense qu'il faudrait éclaircir un point. Je n'essaye pas de poser une autre question, seulement lorsque vous disiez qu'on n'a pas cédé aux considérations politiques, votre réponse consistait en un simple hochement de tête, et ce hochement ne paraîtra pas au compte rendu.

M. MCGREGOR: Oui, je comprends. J'ai déjà eu des difficultés avec le hansard en faisant un hochement négatif. Non, Air-Canada n'a pas subi de pressions politiques.

M. BALCER: Je connais M. McGregor et je sais qu'il n'est pas homme à céder aux considérations politiques.

M. FISHER: Qu'en savez-vous?

M. BALCER: Je voulais dire simplement ceci: j'ai été surpris de voir dans la presse que vous pensiez maintenir la base de Winnipeg pendant 10 ans, ce qui ferait encourir à Air-Canada une perte nette de $19,800,000.

M. MCGREGOR: Ce n'est pas exactement ce que je disais, monsieur Balcer, mais bien que le rapport sommaire de Dixon, Speas indique que si on maintient la base de Winnipeg après 1966, les frais de ce maintien jusqu'à 1973 s'élèveraient à $19,800,000; triste réalité, mais réalité tout de même si les chiffres du rapport Dixon, Speas sont exacts. Et il m'est impossible d'y faire quoi que ce soit à moins que je n'agisse contrairement à ce que j'avançais dans cette lettre.

M. BALCER: Le seul changement au programme est donc la décision prise par Air-Canada de prolonger le temps d'exploitation des Viscount?

M. MCGREGOR: Justement. Vous venez de résumer la situation. Ceci est strictement exact.

M. PUGH: Monsieur McGregor, le chiffre de 19 millions de dollars publié dans la presse est-il le montant de la dépense habituelle nécessaire au maintien de la base, ou serait-il un excédent à la somme totale des frais de déplacement de la base à Montréal?

M. MCGREGOR: D'après le rapport Dixon, Speas, c'est le montant de la différence entre les frais qu'entraîneraient les travaux de réparation à une base, celle de Dorval et ceux qu'entraîneraient ces travaux s'ils étaient effectués aux deux bases, Winnipeg et Dorval.

M. PUGH: Comme ce travail se fera à Winnipeg, l'excédent des frais de réparation sera donc de $19,000,000. Est-ce exact?

M. MCGREGOR: C'est ce que prévoit le rapport Dixon, Speas.

M. PRITTIE: Les Viscount vont se déprécier, et on réalisera une économie supplémentaire en prolongeant leur service?

M. MCGREGOR: Ce chiffre de 19 millions vient ajouter aux frais quel que soit l'endroit où aura lieu la réfection des avions.

M. NUGENT: Les conditions actuelles de la base de Montréal se prêtent-elles à ce genre de travail?

M. MCGREGOR: Si, comme nous le prévoyons, nous sommes en mesure, vers la fin des années soixante, d'effectuer à Dorval les travaux de revision des DC-8, des Vanguard, des Viscount et des nouveaux réacteurs, il faudra que cette base soit aménagée de façon à permettre ce genre de travail, mais de toute manière, la base de Dorval a été construite précisément dans ce but.

M. NUGENT: Telle qu'elle est à présent, la base de Dorval se prête-t-elle à la revision des Viscount?

M. MCGREGOR: Oui, l'espace dont nous disposons est suffisant.

M. NUGENT: Y faites-vous de la revision en ce moment?

M. MCGREGOR: Non.

M. FISHER: Monsieur le président, je voudrais en revenir à l'objet de notre discusion.

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur le président, avant que M. Fisher ne poursuivre, me permettez-vous d'interrompre. J'ai plusieurs questions à ce sujet.

M. FISHER: Monsieur McGregor, trouvez-vous que la différence actuelle entre les tarifs des vols transcontinentaux d'Air-Canada et de la C.P.A. soit convenable ou même équitable?

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, me permettez-vous une question concernant l'accroissement déficitaire résultant de l'exploitation de la base de Winnipeg.

M. FISHER: Mais je parle en ce moment de la différence entre les tarifs.

Le PRÉSIDENT: A ce point de la discussion, je pense que je peux accepter votre question.

M. FISHER: Laquelle?

Le PRÉSIDENT: Celle qui concerne la base de Winnipeg.

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, concernant la possibilité d'accroissement déficitaire, ne disiez-vous pas que le maintien de la base de réparation de Winnipeg entraînerait des frais de 19 millions de dollars?

M. MCGREGOR: Pas tout à fait. Je disais que le rapport Dixon, Speas le prévoyait.

M. GRÉGOIRE: Êtes-vous d'accord avec les prévisions du rapport?

M. MCGREGOR: Je pense qu'elles sont très justes.

M. GRÉGOIRE: Mettons 18 millions; si vous conservez ce centre de revision à Winnipeg, vos dépenses augmenteront de 18 millions par année?

M. MCGREGOR: Non. Ceci concerne la période allant de 1966 à 1973.

M. GRÉGOIRE: Si les dépenses sont plus élevées, pourquoi ne transportez-vous pas ces ateliers à Montréal?

M. MCGREGOR: Parce que j'ai promis à 800 hommes de Winnipeg de ne pas le faire.

M. GRÉGOIRE: Est-ce en raison de votre lettre du 14 novembre 1962 que vos dépenses demeureront majorées de 18 millions?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. GRÉGOIRE: Aviez-vous déjà écrit la lettre à ce moment-là?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Regrettez-vous cette lettre maintenant?

M. MCGREGOR: Beaucoup.

M. FISHER: Quelle était votre question?

M. GRÉGOIRE: Je lui ai demandé s'il laissait à Winnipeg le centre de revision d'Air Canada à cause de la lettre du 14 novembre 1962.

M. FISHER: Lui avez-vous demandé s'il le regrettait?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. FISHER: Cette lettre se fonde sur des faits qui remontent à plus loin que 1963.

M. MCGREGOR: C'est juste. Ce n'est pas la première fois qu'on leur a fait une promesse.

M. FISHER: Il faut dire clairement qu'il ne s'agit pas de quelque chose de nouveau.

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. GRÉGOIRE: C'est la principale lettre que vous venez de lire?

M. MCGREGOR: C'était la plus récente, mais elle ne faisait que rapporter ce qui s'était produit. Nous avions fait une promesse au milieu des années cinquante. Je ne me souviens pas de l'année exacte mais la situation s'est produite quand le centre de Dorval a été aménagé et il s'est manifesté beaucoup d'inquiétude chez le personnel à Winnipeg au sujet de ce qui lui arriverait. En conséquence, lors d'une réunion du personnel du centre, mon conseil d'administration m'a autorisé à lui dire que le centre de Winnipeg serait maintenu tant que nous aurions un nombre important d'appareils Viscount. Le temps s'est écoulé et nous sommes arrivés à 1962 quand tout le monde dans la société a pu voir le nouveau petit avion à réaction faire son apparition et l'inquiétude s'est manifestée de nouveau à Winnipeg. Les employés se demandaient s'ils devaient acheter une maison, inscrire leurs enfants à l'école locale et que sais-je. Cette lettre a donc été écrite pour faire la lumière sur la situation et leur permettre de s'organiser. Il s'agissait d'un geste humanitaire, si vous voulez, qui a eu un effet inattendu, à mon avis.

M. GRÉGOIRE: Je comprends votre point de vue mais je voudrais savoir pourquoi vous avez persisté?

M. MCGREGOR: Il s'agissait de tenir parole, je suppose.

M. MUIR (*Lisgar*): Combien d'avions Viscount utilisez-vous aujourd'hui?

M. MCGREGOR: Nous en utilisons quarante mais nous en avons 46.

M. MUIR (*Lisgar*): Quelle serait la durée d'un Viscount?

M. MCGREGOR: C'est difficile à dire. J'ai toujours dit au Comité en d'autres occasions qu'on ne laisse jamais vieillir un avion commercial. Nos appareils Viscount nous ont été livrés à différents moments entre 1955 et 1959, de sorte qu'ils varient en âge. Un Viscount pourrait donc durer jusqu'à la fin de 1973.

M. MUIR (*Lisgar*): Pourriez-vous nous donner une liste des années où vous avez acheté les avions Viscount? Pourriez-vous nous fournir ce renseignement?

M. MCGREGOR: Nous serons heureux de vous donner une réponse.

M. MUIR (*Lisgar*): L'entretien de tous ces appareils se fait-il à Winnipeg à l'heure actuelle?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MUIR (*Lisgar*): A quel rythme, selon vous, retirera-t-on ces appareils de 1964 à 1973? Pourriez-vous aussi nous dire quel rapport existe entre ce rythme et la durée de ces appareils afin que nous puissions tirer quelque conclusion?

M. MCGREGOR: Nous prévoyons qu'il nous restera 34 avions Viscount en 1973. Voici le nombre de Viscount que nous aurons chaque année: 40 cette année; 40 l'an prochain; 40 en 1965; 36 en 1966; 34 en 1967 et 34 jusqu'en 1973.

M. MUIR (*Lisgar*): Combien avez-vous présentement d'employés au centre de revision et d'entretien de Winnipeg?

M. MCGREGOR: Un peu plus de 800.

M. MUIR (*Lisgar*): Combien ont été transférés à Montréal?

M. MCGREGOR: Ce chiffre comprend aussi le personnel du service d'achat et des magasins du centre.

M. MUIR (*Lisgar*): Ce chiffre est légèrement supérieur à 800?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MUIR (*Lisgar*): Combien d'entre eux ont été transférés à Montréal au cours des quatre ou cinq dernières années?

M. MCGREGOR: Je ne peux pas vous donner une réponse précise. Cinq personnes environ ont été déplacées au cours des six ou huit derniers mois.

M. MUIR (*Lisgar*): Combien d'employés ont été provisoirement transférés à Montréal?

M. MCGREGOR: Aucun.

M. MUIR (*Lisgar*): Aucun au cours des quelques dernières années?

M. MCGREGOR: Pour autant que je me souvienne.

M. MUIR (*Lisgar*): Selon vos prévisions, combien en déplacerez-vous entre 1964 et 1973?

M. MCGREGOR: Permettez-moi de vous faire remarquer que ces mutations, pour la plupart, se font à la demande des intéressés eux-mêmes. Lorsqu'un mécanicien a une certaine ancienneté, un certain nombre d'années de service, nous avons pour politique de lui permettre de se porter candidat lorsqu'une vacance se produit, mettons à Dorval, Vancouver ou Halifax.

M. MUIR (*Lisgar*): Si vous avez l'intention d'abandonner ces appareils en 1973, les employés de Winnipeg devront aller quelque part. Ce ne sera donc pas parce qu'ils l'auront demandé; ils devront quitter ou ils seront congédiés.

M. MCGREGOR: Au moment où la revision des Viscount cessera à Winnipeg, oui.

M. MUIR (*Lisgar*): Sur les quelque 800 que vous avez aujourd'hui à Winnipeg, combien seront placés ailleurs entre 1964 et 1973?

M. MCGREGOR: Quelqu'un est-il prêt à hasarder une conjecture à ce sujet?

M. H. W. SEAGRIM (*Vice-président, exploitation, Air-Canada*): Peut-être autant que 200. Mais ils pourraient être transférés à Vancouver, Halifax ou Toronto.

M. MUIR (*Lisgar*): Combien seront transférés à Montréal?

M. SEAGRIM: Je ne puis qu'avancer une hypothèse pour le moment, mais je crois que le chiffre sera d'environ 100.

M. MUIR (*Lisgar*): Je croyais que vous aviez dit 200.

M. MCGREGOR: Il a dit que 200 quitteraient Winnipeg.

M. SEAGRIM: J'ai dit que 200 quitteraient Winnipeg mais que certains d'entre eux pourraient aller à Vancouver, Calgary, Halifax ou Toronto.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous prévoyez qu'une centaine d'employés seront transférés à Montréal?

M. SEAGRIM: C'est une hypothèse.

M. MUIR (*Lisgar*): Combien d'employés Air-Canada compte-t-elle avoir à Winnipeg après 1973?

M. MCGREGOR: Je crois que nous en aurons environ 1,200 à Winnipeg.

M. MUIR (*Lisgar*): Ce chiffre ne comprend pas les 800 du centre de revision?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous en avez environ 1,200 maintenant?

M. MCGREGOR: A peu près cela.

M. BALCER: Au sujet des DC-9 qui doivent remplacer les Viscount, au moment où vous avez décidé d'acheter ce nombre d'avions à réaction, la société avait l'intention de retirer les Viscount dès 1966. S'il vous reste 34 Viscount en 1970, vous n'aurez pas besoin des DC-9 aussitôt que vous l'aviez prévu.

M. McGREGOR: Oui, nous en aurons besoin. Votre opinion, je le crains, se fonde sur une déclaration des journaux. Les journaux ont répété que nous voulions de petits avions à réaction pour remplacer à la fois le Viscount et le Vanguard. On a fait cette déclaration sans la nuancer. Elle est loin d'être tout à fait exacte. Il nous faudra un petit avion à réaction en 1966 pour faire face à l'expansion et, par la suite, pour remplacer des avions mis hors de service. Prenons l'exemple de la flotte de Vanguard; d'après les mêmes prévisions il nous restera 12 Vanguard en 1973 au regard des 22 que nous avons maintenant. Donc, au cours de la période sur laquelle portent les prévisions, les avions à réaction ne remplaceront pas complètement les avions turbo-propulseurs.

M. LLOYD: Avons-nous abandonné la question des finances? J'ai une question à poser.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes toujours à la question des finances. J'espère avoir donné assez de latitude en ce qui concerne la question du centre de revision de Winnipeg pour que nous n'ayons pas à y revenir de nouveau. Est-ce cela que souhaite le Comité?

M. LLOYD: C'est parfait.

Le PRÉSIDENT: Si nous en avons fini avec la question des finances, nous devrions maintenant, je pense, la laisser de côté et passer à autre chose en suivant les divers paragraphes du rapport.

M. MUIR (*Lisgar*): Puis-je poser une question complémentaire afin d'obtenir des précisions à l'égard d'une réponse que j'ai reçue de M. Seagrim. Vous avez dit qu'en 1973, ou à compter de maintenant jusqu'en 1973, quelque 200 employés pourraient être transférés à Vancouver, Montréal ou quelque autre endroit au Canada.

M. SEAGRIM: Oui.

M. MUIR (*Lisgar*): Qu'allez-vous faire des autres 600?

M. SEAGRIM: Je fondais ma réponse sur notre programme selon lequel nous mettrons hors de service environ 25 p. 100 de notre flotte de Viscount d'ici 1973 et réduirons d'environ 25 p. 100 le personnel que nous employons pour reviser ces avions à Winnipeg.

M. MUIR (*Lisgar*): Voulez-vous dire que vous supprimeriez 25 p. 100 des emplois?

M. SEAGRIM: C'est exact; 25 p. 100 des avions et 25 p. 100 des employés iraient ailleurs.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous n'avez pas répondu à ma question. Il vous restera 35 avions en 1974 et vous employez maintenant un peu plus de 800 hommes à Winnipeg et vous avez l'intention d'ici 1973 d'en transférer environ 200. Qu'arrivera-t-il aux 600 autres en 1973?

M. McGREGOR: Il nous faudra un certain nombre d'employés à Winnipeg, et apparemment ce nombre serait de 600, tant que nous utiliserons 34 Viscount. La présente étude ne va pas au-delà de 1973. Quant à ce qui se produira après cela, j'ose espérer que le nombre de Viscount diminuera rapidement. J'avais pensé que cela se produirait en 1966. Mais tant que nous aurons un nombre assez élevé de Viscount, il nous faudra maintenir notre centre de revision à Winnipeg. Mais, si en 1974 ou 1975 le nombre des Viscount—même avant cela—tombe à 20 environ, il nous faudra sûrement fermer le centre de Winnipeg et offrir au personnel d'expérience des mutations à d'autres endroits où la société a des installations. Ceux qui accepteront notre offre seront mutés. Ceux qui refuseront seront mis à pied.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous vous engagez à cela vous-même?

M. McGREGOR: Oui, tant que nous aurons du travail utile pour eux ailleurs dans notre réseau.

M. GRÉGOIRE: Je veux que M. McGregor sache que, lorsque j'ai commencé à l'interroger, j'avais certaines idées qui ne concordaient pas avec les faits. Par exemple, je croyais qu'il voulait déplacer les centres de revision et qu'un changement s'était produit au cours des deux ou trois dernières semaines. Mais, est-il vrai que vous aviez décidé de maintenir le centre de revision à Winnipeg aussi longtemps que vous utiliseriez des Viscount?

M. MCGREGOR: J'avais promis de le faire.

M. GRÉGOIRE: Cette promesse remonte-t-elle au mois de novembre?

M. MCGREGOR: Elle remonte à plus loin que cela. C'est en 1962 que je me suis formellement engagé à cela lorsque j'ai adressé une lettre à tous les employés. Mais l'engagement existait depuis 1955.

M. GRÉGOIRE: Vous exposiez alors vos raisons?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Pourquoi pose-t-on tant de questions? Pourquoi n'avez-vous pas fait une déclaration plus tôt?

M. MCGREGOR: Je ne peux pas expliquer tout le tapage qu'il y a eu à Winnipeg. Je suis étonné et bouleversé de ce que cette affaire soit devenue une cause célèbre.

M. GRÉGOIRE: Saviez-vous qu'à la Chambre on demandait si Air Canada avait l'intention de conserver son centre de revision? Vous saviez que vous aviez l'intention de maintenir ce centre et, cependant, vous n'avez fait aucune déclaration.

M. MCGREGOR: Mais il y a eu une déclaration.

M. GRÉGOIRE: Il y a deux semaines seulement.

M. MCGREGOR: La déclaration suivante a été communiquée aux journaux le 22 novembre de l'année courante après que le premier ministre eût fait une déclaration à la Chambre.

Montréal, 22 novembre 1963

Depuis assez longtemps déjà, la direction d'Air Canada a promis aux employés de son centre de revision et d'entretien de Winnipeg de continuer à faire la revision des cellules des Viscount et des moteurs Dart à Winnipeg «aussi longtemps que la société utilisera un nombre assez élevé d'appareils Viscount». Dans sa communication au personnel de ce centre en novembre dernier, Air Canada disait qu'elle prévoyait que le nombre de Viscount utilisés commencerait à diminuer «peut-être assez rapidement, au début de l'année 1966».

Il me semble donc que tout conflit, qui peut exister entre la déclaration du premier ministre à la Chambre des communes aujourd'hui et les projets de la société, porte entièrement sur les prévisions quant au moment où le nombre de Viscount utilisés cessera d'être assez élevé.

Nous reconnaissons, comme le premier ministre l'a donné à entendre, que d'après les projets actuels de la société, celle-ci conservera un nombre assez élevé de Viscount plus longtemps qu'elle ne l'avait d'abord prévu.

De ce qui précède, deux faits ressortent clairement:

1. La direction d'Air Canada doit continuer et continuera de faire honneur à ses engagements envers le personnel du centre de revision.
2. Si le rapport Dixon, Speas est exact et si la base de revision de Winnipeg est maintenue, il en coûtera beaucoup, une fois le Viscount devenu peu rentable, en frais d'exploitation évitables.

M. GRÉGOIRE: Vous avez gardé tous ces Viscount parce que les DC-9 ne seraient prêts à être mis en service que plus tard?

M. McGREGOR: Non, c'est que nous n'étions pas prêts à concevoir ou à prévoir des changements importants dans nos itinéraires. Il nous a semblé que les Viscount représenteraient le moyen le plus économique d'exploiter nos lignes à court trajet et à trafic peu considérable.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous publié le rapport que vous avez reçu sur la base de revision de Winnipeg?

M. McGREGOR: Vous voulez parler du rapport Dixon, Speas?

M. GRÉGOIRE: Seriez-vous prêt à le publier?

M. McGREGOR: Le rapport Dixon, Speas, en quatre volumes, contient des milliers de renseignements qui, d'après nous, appartiennent en propre à Air-Canada, et que nous aurions bien tort de publier.

M. GRÉGOIRE: Classez-vous dans cette catégorie une partie quelconque de la base de revision de Winnipeg?

M. McGREGOR: En outre, le rapport comprend un sommaire préparé par la maison Dixon, Speas qui se rend parfaitement compte du problème. Nous n'avons aucune objection à publier ce qui, à notre avis, n'appartient pas en propre à Air-Canada, mais nous ne voulons pas publier des renseignements que nous considérons d'intérêt particulier pour Air-Canada et qui pourraient profiter à d'autres exploitants.

M. GRÉGOIRE: Vous ne vous opposez donc pas à la publication du sommaire?

M. McGREGOR: Absolument pas.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais savoir si le ministre serait disposé à le faire publier?

L'hon. G. J. McILRAITH (*ministre des Transports*): Non. J'ai fait une déclaration en Chambre l'autre jour, à ce sujet. Elle vous a peut-être échappé. Je dois dire que c'est Air-Canada et non pas le gouvernement qui a obtenu le rapport Dixon, Speas. Le gouvernement a demandé à la maison Dixon, Speas de présenter un sommaire de son rapport en y omettant la catégorie de renseignements auxquels M. McGregor a fait allusion, tout en y laissant le reste. Le sommaire, qui doit être déposé à la Chambre, est actuellement en préparation et j'espère qu'il ne tardera pas à venir.

M. FISHER: Permettez-moi de poser une question complémentaire. La maison Dixon, Speas a-t-elle étudié ou essayé d'estimer le coût du déplacement au point de vue social?

M. McGREGOR: Non. La maison Dixon, Speas qui a préparé le rapport est une société très réputée de conseillers économiques en matière d'exploitation de lignes aériennes. Ils s'en sont tenus strictement, selon leur mandat et par tendance naturelle, aux conséquences que représenterait pour Air-Canada le double emploi des deux bases.

M. FISHER: Monsieur le président, permettez-moi de demander au ministre si le gouvernement a réussi à savoir combien il en coûtera pour retarder ainsi la fermeture de la base de Winnipeg?

M. McILRAITH: Vous demandez ce qu'il en coûtera à qui?

M. FISHER: Aux employés et aux municipalités voisines de Winnipeg.

M. McILRAITH: Nous ne possédons pas de renseignements là-dessus, mais divers groupes de Winnipeg nous ont soumis leur cas. Il s'agit de représentations très importantes que je ne saurais vous expliquer en détail mais qui sont fondées sur des études de bien-être social.

M. FISHER: Avez-vous aussi reçu des représentations de la part du gouvernement provincial et de la ville de Winnipeg?

M. McILRAITH: Oui, et de la part d'autres organisations locales et de l'un des ministres du gouvernement provincial.

M. FISHER: J'aimerais distinguer parmi ces représentations, celles qui s'adressent à Air Canada. Autrement dit, les représentations officielles qui ont été faites par les gouvernements du Manitoba et de la ville de Winnipeg s'adressaient au gouvernement fédéral et non pas à Air Canada. Elles faisaient ressortir ce qu'il en coûtera au point de vue social et à la municipalité de Winnipeg en ce qui concerne son expansion éventuelle.

M. MCILRAITH: C'est exact. Je ne sais si vous diriez qu'il s'agit de représentations officielles mais l'organisation locale qui a fait des représentations très importantes étaient dirigée par un ministre du gouvernement, M. Eraro.

M. FISHER: Lorsque le premier ministre a fait sa déclaration la semaine dernière, exprimait-il la décision finale du gouvernement à cet égard ou est-ce que l'on étudie encore les représentations du Manitoba?

M. MCILRAITH: Elles ne cessent de retenir notre attention. Prises dans leur contexte, ces représentations sont, à vrai dire, de très grande envergure. Les études qu'elles comportent m'ont été soumises au nom du gouvernement provincial et démontrent la nécessité d'une industrie ou d'une usine comme celle dont il s'agit pour l'économie de la province. En annonçant qu'il allait faire l'acquisition de DC-9, le gouvernement voulait encore essayer de dissiper les craintes suscitées par l'interprétation qu'on a donnée à la lettre du 14 novembre 1962. Je dois dire que j'ai lu la lettre et en ai parlé aux délégations en différentes occasions, mais il arrive parfois que les délégations ne se soucient pas d'écouter autant que de parler.

M. FISHER: En ce qui concerne le gouvernement, je puis alors supposer qu'il n'a rien décidé et que l'affaire reste toujours en suspens.

M. MCILRAITH: Oui.

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur le président, permettez-moi de faire une mise au point. Outre les organisations locales dont vous avez parlé, la ville métropolitaine de Winnipeg, y compris les municipalités voisines, comme St. James, n'a-t-elle pas aussi fait des représentations officielles?

M. MCILRAITH: Toutes les représentations ont été faites en même temps, en juin, par une imposante délégation qui était dirigée par un ministre provincial du Manitoba. La délégation comprenait des maires et des préfets de toutes les municipalités. En fait, le maire de Winnipeg loue actuellement des panneaux d'affichage en vue de faire publier l'exposé des faits à ce sujet. Je ne saurais dire s'il y a lieu de distinguer les différents groupes qui faisaient partie de la délégation.

M. ROCK: Monsieur le président, j'aimerais avoir certains éclaircissements au sujet de l'expression «double emploi» que M. McGregor a employée. La base de revision de Winnipeg sert-elle aux mêmes fins que la base de Dorval? Les stocks, pièces de rechange et autres pièces de matériel sont-elles les mêmes à Winnipeg qu'à Dorval?

M. MCGREGOR: Non. À Winnipeg, les magasins de pièces de rechange ne contiennent que des pièces d'appareils Viscount et de moteurs Dart. Je voulais dire que le double emploi s'applique surtout en ce qui a trait à la direction où les dépenses additionnelles sont considérables et inutiles.

M. ROCK: Avez-vous à Winnipeg, comme à Dorval, le même genre de dispositif automatique I.B.M. pour le contrôle des pièces de rechange?

M. MCGREGOR: Oui, mais ils ne sont pas identiques.

M. NUGENT: Monsieur le président, j'aimerais à poser une question qui se rapporte plutôt au Règlement. D'après ce que vous avez dit, j'avais cru comprendre que vous espériez finir avec cette question et n'avoir plus à y revenir. Je voudrais m'assurer que personne ne nous empêche de revenir à ce que j'appellerais la procédure régulière. Lorsque nous étudierons la question des

installations, du matériel et du personnel, nous serons naturellement appelés, je crois, à étudier aussi la question des ateliers de réparation. Je veux bien attendre le moment opportun de soumettre les questions que j'ai à poser, mais je veux m'assurer qu'on ne nous empêchera pas d'en traiter lorsque nous y viendrons.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Nugent, je comprends votre point de vue mais je ne sais ce que veut faire le Comité à ce sujet. Nous nous sommes bien éloignés du premier paragraphe se rapportant aux questions financières.

M. NUGENT: Vous avez bien précisé monsieur le président, qu'il s'agissait là d'une simple digression.

Le PRÉSIDENT: Oui, peut-être. Est-ce que le Comité veut poursuivre l'étude de la partie financière du présent rapport?

Des DÉPUTÉS: D'accord.

M. PUGH: Un instant, je vous prie. J'attends déjà depuis quelque temps mon tour pour poser des questions.

En toute sincérité, monsieur McGregor, je ne puis comprendre...

M. NUGENT: Avant de vous laisser continuer, monsieur Pugh, essayons de tirer la chose au clair.

M. PUGH: Pour l'amour de Dieu.

M. NUGENT: Si je comprends bien, monsieur le président, vous aimeriez que l'interrogatoire se fasse méthodiquement. Si nous devons continuer de cette façon, à mon avis il faudrait nous en remettre à la décision du président. Ne pourrions-nous pas revenir à ces questions à leur tour au moment où nous étudierons les problèmes de matériel et de personnel. Il n'est pas possible de répondre adéquatement aux questions posées à l'égard du matériel et du personnel pendant que nous étudions les problèmes financiers, et, même si certains membres peuvent avoir des cas isolés à soumettre, je voudrais avoir l'assurance que nous pourrons procéder avec méthode à l'étude de la question.

M. GRÉGOIRE: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'ai soulevé une question de déficits qui se rapportait parfaitement aux questions que nous discutons actuellement. Je n'ai donc pas fait allusion aux problèmes des pièces ou de la revision des aéronefs, mais bien aux déficits dont le chiffre pourrait diminuer ou augmenter selon l'exploitation de cette base de revision. A mon avis, j'étais parfaitement justifié de demander qu'on éclaircisse ce point-là.

Le PRÉSIDENT: J'ai laissé M. Grégoire aborder le sujet parce qu'il a parlé de déficits. Le Comité a exprimé le désir d'aller un peu plus loin dans la discussion. Si le Comité veut discuter du matériel et des installations de la base de Winnipeg, j'espère que nous pourrons différer les questions à cet égard jusqu'au moment d'étudier la partie du rapport qui traite de cela.

M. PUGH: Monsieur le président, lorsque nous étudierons plus tard la partie qui se rapporte au matériel et aux installations, j'aurai des questions à poser sur le sujet, plus précisément sur le cas de Winnipeg, mais, pour le moment, nous parlions de questions humanitaires. Vous avez écrit la lettre en question en 1962, dites-vous? Est-ce exact?

M. PRITTIE: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Allons-nous laisser la question de Winnipeg et revenir aux questions financières?

Le PRÉSIDENT: Je suis à l'entière disposition du Comité, mais je proposerais qu'on attend pour traiter des questions relatives à la base de Winnipeg que nous abordions la partie qui concerne le matériel et les installations. C'est de cette façon que j'avais espéré pouvoir procéder au début. M. Grégoire a fait preuve de beaucoup de discernement en se limitant à cette question très pertinente des déficits. Je suis certain que l'on posera d'autres questions au sujet de

Winnipeg lorsque nous étudierons la partie relative au matériel et aux installations, mais je crois que nous devrions, pour le moment, discuter uniquement de questions financières. Nous pourrons peut-être finir de les étudier assez vite pour nous permettre d'aborder la question du matériel et des installations au début de vos délibérations et nous serons alors en mesure d'examiner le problème de l'exploitation de la base de Winnipeg.

M. ADDISON: Permettez-moi, monsieur le président, de poser une question à M. McGregor au sujet du tragique écrasement d'avion survenu vendredi et du DC-8F qui a fini dans un potager près de Londres.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous, monsieur Addison, que ce soit le moment d'aborder le sujet alors que nous sommes à étudier la partie financière?

M. ADDISON: Absolument, ma question se rapporte à la dépréciation, à l'amortissement et à l'assurance.

Je crois comprendre qu'un appareil DC-8F peut coûter environ 7 millions de dollars. Tout d'abord, il s'agit de savoir si l'appareil impliqué dans l'accident de Londres peut être remis en état; sinon, je m'intéresse alors aux 14 millions de dollars qui seront vraisemblablement imputés au fonds d'amortissement pour l'année 1963 et qui, sans aucun doute, diminuera en conséquence le revenu de la société. Celle-ci a-t-elle sa propre assurance en ce qui concerne le matériel? C'est la première fois qu'Air-Canada subit des pertes importantes en fait de matériel et je pense au chiffre de 14 millions de dollars qui figurera aux dépenses d'exploitation dans le bilan de 1963.

M. MCGREGOR: Les réparations ou les pertes de matériel pour l'année 1963 ne figureront pas aux dépenses d'exploitation. Il s'agit d'une perte de matériel qui peut directement modifier les chiffres pour 1963, mais la société a constitué au cours des années un fonds de réserve pour assurances en ce sens qu'elle a assuré elle-même ses appareils, pour un montant d'environ $9,800,000, responsabilité d'accidents causés aux voyageurs exclue. Le fonds de réserve peut être utilisé à la discrétion du conseil d'administration pour remplacer du matériel ou pour défrayer le coût des réparations.

En réponse à une autre question qui a été posée, d'après les renseignements que nous possédons pour le moment, l'avion de Londres peut être économiquement remis en état. Nous n'avons pas encore une évaluation précise des dégâts; avant de décider si l'appareil doit être remis en état, nous voulons comparer les évaluations que doivent faire séparément nos propres évaluateurs et ceux du fabricant pour nous assurer qu'il n'y ait pas trop d'écart entre les deux. Pour ma part, en raison du coût élevé de l'appareil et des dommages constatés, et ainsi de suite, je crois qu'il sera remis en état.

Quant à l'avion qui s'est écrasé vendredi dernier, il représente une perte totale et il faudra donc le remplacer en totalité. Comme l'avion n'était en service que depuis quelques mois, le montant de la dépréciation par rapport au coût de revient est négligeable.

M. BALCER: A ce propos, en réponse à une question posée hier à la Chambre des communes, le ministre a déclaré à la Chambre que l'on ne peut qualifier d'écrasement l'accident survenu à Londres. D'après les journaux de ce matin, vous auriez déclaré qu'il n'y avait aucune raison de retenir au sol l'appareil DC-8F parce qu'il n'y avait aucun rapport entre les deux accidents. Sans nous donner tous les détails, auriez-vous l'obligeance de nous expliquer ce qui est arrivé à Londres et ce qui fait la différence de circonstances?

M. MCGREGOR: Je veux bien. Je vous remercie, monsieur Balcer, de me fournir l'occasion de vous expliquer la différence.

A mon avis, le ministre a été assez juste dans la déclaration qu'il a faite. Il voulait dire que, dans le cas de Londres, il ne s'agissait pas d'un accident d'aviation, et, de fait, ce n'en était pas un. A Londres, l'appareil n'a pas décollé: le capitaine a choisi, pour employer le jargon de l'aviation, de faire

«avorter» le décollage. Il a tout simplement décidé de ne pas essayer de faire décoller l'avion. A-t-il eu tort ou raison de le faire, voilà une chose qui sera décidée lors des enquêtes officielles actuellement en cours en Angleterre et la réponse n'importe vraiment pas. C'est-à-dire que, au moment où le capitaine a jugé que le décollage allait rater, l'avion avait déjà atteint une vitesse trop élevée et avait déjà parcouru une trop grande distance sur la voie de départ. Il semble qu'à ce moment précis du décollage où le capitaine en est venu à cette conclusion, il n'était déjà plus possible d'arrêter l'avion sur la piste. La décision prise par le capitaine n'implique donc nullement qu'il y avait une défectuosité dans la structure ou le fonctionnement de l'appareil. Quant à l'accident de vendredi dernier, nous en savons bien peu de choses.

M. NUGENT: Avant de passer à un autre sujet...

Le PRÉSIDENT: Laissez-le finir sa réponse.

M. NUGENT: Il est en train de répondre à la prochaine question.

Le PRÉSIDENT: Le témoin fait une comparaison, monsieur Nugent.

M. NUGENT: Si vous me le permettez, je veux élucider un aspect de la question.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! Ne croyez-vous pas, monsieur Nugent, qu'il vaut mieux laisser au témoin la chance de finir sa réponse avant de poser votre question?

M. MCGREGOR: Merci, monsieur le président.

On est en train de faire une enquête approfondie sur l'accident de vendredi dernier afin d'en déterminer les circonstances. Mais cet accident n'offre aucune similitude avec celui qui est arrivé à Londres, car, dans ce cas-ci, l'avion a décollé très normalement et a pris une altitude d'au moins 3,000 pieds —nous sommes certains de cela—et peut-être davantage. Il avait commencé de virer, conformément aux indications de la tour de contrôle annonçant que la voie était libre, et selon le plan de vol. Quant à ce qui s'est passé par la suite, nous allons faire tous les efforts possibles pour le savoir.

M. NUGENT: Vous avez dit, monsieur McGregor, que, lors de l'accident de Londres, le fait que le pilote ait changé d'avis ne pouvait pas être interprété comme un jugement défavorable sur le fonctionnement de l'appareil. Vous avez aussi dit que l'appareil avait atteint une vitesse supérieure à la vitesse habituelle de décollage.

M. MCGREGOR: Pardon, ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. NUGENT: Je croyais que c'est cela que vous donniez à entendre.

M. MCGREGOR: Non, j'ai dit que la vitesse atteinte ne lui permettait plus d'arrêter sur la piste d'envol.

M. NUGENT: Je vois; j'avais mal compris. Donc, le pilote a tenté d'arrêter son avion à un moment où cela n'était plus possible. Et comme il s'agissait d'un pilote d'expérience, il devait connaître la longueur de la piste de départ et le poids de son appareil; ne peut-on conclure que quelque chose ne fonctionnait pas bien du côté de l'appareil?

M. MCGREGOR: Monsieur Nugent, nous sommes en train d'anticiper sur les conclusions de l'enquête sur l'accident de Londres. Je ne crois pas que cela soit très réglementaire.

M. NUGENT: Mais lorsque vous dites qu'aucun blâme n'est dirigé contre l'avion, est-ce que vous n'anticipez pas vous-même sur les conclusions de l'enquête, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Là-dessus, vous avez sans doute raison.

M. GRÉGOIRE: L'enquête sur cet accident est-elle terminée?

M. McGREGOR: Deux enquêtes sont actuellement en cours. L'une est faite par les autorités britanniques, ce qui est normal; l'autre est faite par la compagnie. M. Seagrim pourra me corriger si je me trompe, mais je crois que l'enquête de la compagnie est presque terminée, à toutes fins pratiques.

M. H. W. SEAGRIM (*vice-président principal—service des opérations d'Air-Canada*): C'est exact.

M. ADDISON: Je voudrais poser une question supplémentaire. Quel montant ajoute-t-on annuellement à cette caisse?

M. McGREGOR: $850,000.

M. ADDISON: Est-ce un montant fixe ou le fondez-vous sur les pertes subies?

M. McGREGOR: Ce chiffre a été fondé sur une décision du Conseil d'administration relativement à ce que doivent être les intérêts accumulés de cette caisse.

M. GRÉGOIRE: Combien vous en coûterait-il pour faire assurer vos avions par une compagnie indépendante?

M. McGREGOR: La dernière fois que nous en avons discuté avec un représentant de compagnie, on avait mentionné le chiffre d'environ cinq millions de dollars par année. Nous avons aussi fait des calculs pour voir si nous économisions en fournissant notre propre assurance, par rapport à une assurance privée; or, la différence est considérable.

M. GRÉGOIRE: Étant donné que le DC-8F est une perte complète, votre caisse sera donc presque entièrement à sec?

M. McGREGOR: Vous avez sans doute raison, malheureusement.

M. GRÉGOIRE: S'il survenait une autre catastrophe, votre caisse serait à découvert. Dans l'ensemble, cependant, la caisse n'a pas fonctionné à perte jusqu'à présent?

M. McGREGOR: Elle n'a pas fonctionné à perte, c'est exact.

M. PRITTIE: Monsieur le président, ma question se rapporte à la page 7 du rapport annuel. L'année dernière, le Comité a longuement débattu le problème des trajets adoptés pour des motifs sociaux. A la page 7, on déclare que les subventions simultanées à l'égard du prix des billets n'existent plus, à toutes fins pratiques. Je vais poser une question sur un cas particulier, et une question sur un sujet d'ordre général. Voici la première question: Quelles pertes la compagnie a-t-elle subies à l'égard du parcours Vancouver-Victoria en 1962? Et ma deuxième question, d'un ordre plus général: la compagnie est-elle en mesure de fournir des renseignements sur les pertes subies à l'égard d'autres vols à faible distance, les trajets de Montréal à Ottawa et d'Ottawa à Toronto, par exemple? Nous savons qu'il faut conserver ces parcours, mais j'estime que le public canadien a le droit de savoir ce qu'il en coûte, au juste, à la compagnie, pour les conserver.

M. McGREGOR: Je puis fournir ces chiffres par groupes. Le parcours Vancouver-Victoria, d'après nos calculs, a entraîné une perte de $891,000 en 1962.

M. ADDISON: Merci.

M. GRANGER: J'ai aussi une question dans le même ordre d'idée.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, monsieur Prittie?

M. PRITTIE: Je crois que M. McGregor a d'autres renseignements à nous donner sur les pertes subies à l'égard des parcours de faibles distances.

M. McGREGOR: En effet. Avez-vous une question sur un parcours particulier, ou sur un groupe de trajets?

M. ADDISON: J'aimerais savoir quelles ont été les pertes subies à l'égard des parcours Montréal-Ottawa et Toronto-Ottawa.

M. MCGREGOR: Ces pertes forment un tout, c'est-à-dire qu'elles se rapportent au parcours Toronto-Montréal, qui comprend deux parties: celle de Montréal à Ottawa, et celle d'Ottawa à Toronto. Les pertes, pour le tout, ont été de $2,273,000.

M. GRÉGOIRE: Vous parlez du service aérien entre Montréal et Toronto?

M. MCGREGOR: Oui, y compris Ottawa.

M. GRÉGOIRE: Ce service fonctionne-t-il à perte?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Puisque vous avez les chiffres sous les yeux, pourriez-vous me donner ceux qui se rapportent au parcours d'Edmonton à Calgary?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas me tromper en disant que toutes les compagnies d'aviation fonctionnent à perte à l'égard de tout parcours de moins de 500 milles.

M. NUGENT: Pourriez-vous me donner les chiffres du parcours d'Edmonton à Calgary?

M. MCGREGOR: Nos chiffres comportent une catégorie qui comprend les parcours des Prairies et ceux des contreforts des Rocheuses; le parcours entre Winnipeg et Lethbridge, avec ses nombreuses escales, y figure aussi. Les pertes sont de $1,392,000 à cet égard.

M. NUGENT: N'avez-vous pas un chiffre distinct pour le parcours d'Edmonton à Calgary?

M. MCGREGOR: Non.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous les chiffres du parcours Québec-Montréal?

M. MCGREGOR: Ici encore, ces chiffres figurent au total du parcours de la rive nord, c'est-à-dire Montréal-Bagotville-Sept-Isle.

M. GRÉGOIRE: Quelles sont les pertes à cet égard?

M. MCGREGOR: Elles sont de $1,534,000.

M. GRÉGOIRE: Y a-t-il un parcours à l'égard duquel vous faites un profit?

M. MCGREGOR: Parmi les petits parcours, non. Je le répète, les deux parcours qui rapportent de l'argent de façon constante sont les parcours transcontinentaux et transatlantiques.

M. REGAN: Air-Canada a-t-il décidé d'adopter le DC-9 sur les petits parcours parce que ces avions sont plus économiques?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Nous pouvons mieux affronter la concurrence avec le DC-9 sur les parcours qui mènent outre-frontière, par exemple, de Montréal ou Toronto à New-York. Dans peu de temps, nous devrons abandonner les turbopropulseurs et n'employer que des avions à réaction si nous voulons soutenir la concurrence des compagnies aériennes américaines sur ces parcours.

M. PRITTIE: Monsieur McGregor, savez-vous si les lignes aériennes du Pacific-Canadien enregistrent toujours des pertes sur les petits parcours?

M. MCGREGOR: Elles l'ont donné à entendre; je suppose donc que c'est le cas.

M. NUGENT: Monsieur McGregor, grâce à votre système de comptabilité des prix courants, vous pouvez certainement nous renseigner sur les pertes subies à l'égard du parcours Edmonton-Calgary?

M. MCGREGOR: Le parcours Calgary-Edmonton?

M. NUGENT: Oui.

M. MCGREGOR: Certainement.

M. NUGENT: Pourrons-nous obtenir ce chiffre un peu plus tard?

M. MCGREGOR: Il faudrait décomposer les totaux d'une façon absolument arbitraire. Ces avions décolent d'Edmonton, volent jusqu'à Calgary, y font une courte escale, puis repartent en direction de Lethbridge.

M. NUGENT: Je croyais que la plupart des envolées se faisaient d'Edmonton à Calgary et retour.

M. MCGREGOR: C'est le contraire qui est vrai: la plupart des envolées se font vers d'autres points.

M. NUGENT: Combien y-t-il d'envolées par jour de Calgary à Lethbridge?

M. MCGREGOR: Il y en a maintenant quatre ou cinq.

M. NUGENT: Auriez-vous l'obligence de vérifier? Il me semble qu'on effectue trois ou quatre envolées par jour entre Edmonton et Calgary, envolées où l'avion se pose à Calgary, vire de bord et retourne immédiatement à Edmonton.

M. MCGREGOR: Les mêmes appareils et les mêmes équipages font partie d'autres vols, c'est pourquoi il est si difficile de donner les détails précis quant à un parcours en particulier. Notre comptabilité se fonde sur un certain nombre de parcours groupés, par exemple ceux d'Edmonton-Calgary-Lethbridge, et de Swift Current-Regina-Medicine Hat, jusqu'au jour où l'on a éliminé ce dernier.

M. NUGENT: Vous affectez le DC-8 à des petits parcours, et vous l'affectez aussi à des parcours transcanadiens, je suppose. A quelle partie du coût se rapporte tel ou tel petit parcours, et à quelle autre proportion se rapporte le parcours transcontinental? Si vous ne pouvez me fournir ce renseignement tout de suite, je puis attendre. Je veux savoir jusqu'à quel point vos renseignements sont détaillés.

M. MCGREGOR: Je vous ferai remarquer qu'il est difficile de donner des détails sur une section de parcours lorsque la comptabilité a été faite en fonction de groupes de parcours.

M. NUGENT: Je comprends. Il se peut que vous subissiez des pertes à l'égard d'un groupe de parcours, mais cela ne veut pas dire que chacun des petits parcours qui le comprennent fonctionnent à perte.

M. MCGREGOR: Justement.

M. NUGENT: Pourriez-vous nous fournir des renseignements à l'appui de vos avancés, c'est-à-dire qui établiraient que chacun de ces petits parcours, par exemple le parcours Edmonton-Calgary-Lethbridge, fonctionne à perte? Le parcours d'Edmonton à Calgary rapporte peut-être des profits, et ce fait peut être important dans notre étude, surtout lorsque nous devons comparer la P.W.A. à Air-Canada. A ce que je comprends, Air-Canada ne voit pas d'un très bon œil la concurrence de la P.W.A. à l'égard des parcours interurbains; des questions ont été posées à cet égard, et il serait très utile que nous ayons ces renseignements. Ne pourriez-vous décomposer ces chiffres pour nous et nous donner le détail du coût réel d'opération des parcours.

M. MCGREGOR: Pour les opérations effectuées avant ou après la P.W.A.?

M. NUGENT: Avant et après, car j'ai une série de questions à poser sur les effets de la concurrence de cette compagnie.

M. MCGREGOR: Il ne s'agit pas de concurrence, car les parcours de cette compagnie ne sont pas les mêmes que les nôtres.

M. NUGENT: Il est vrai que la P.W.A. assure le service entre Edmonton et Calgary tandis que le vôtre va de Nisku à Calgary. La P.W.A. fait partir ses avions de l'aérodrome municipal d'Edmonton, en destination de Calgary. Il n'en reste pas moins que, du point de vue des voyageurs, les deux compagnies offrent aux habitants d'Edmonton et de Calgary un service équivalent. Il serait

à la fois important et utile qu'Air-Canada nous fournisse plus de détails sur le coût opérationnel réel à l'égard de chacune de ces sections de parcours.

M. McGREGOR: Nous tâcherons de décomposer les chiffres et de vous en fournir le résultat.

M. FISHER: Monsieur le président, puis-je demander à M. Nugent pourquoi ces renseignements seraient si importants et si utiles?

M. NUGENT: D'abord, parce qu'un certain nombre de demandes de renseignements ont été exprimées à l'égard de la concurrence de la P.W.A. M. Fisher ne sait peut-être pas qu'il y a des gens qui veulent faire fermer l'aéroport municipal d'Edmonton. Le fait est que la P.W.A. offre un service de transport aérien à faible parcours, à partir du centre de la ville d'Edmonton jusqu'à Calgary, à un prix plus bas. Je reconnais que ce sont deux genres de service différents, comme l'a fait remarquer M. McGregor. Mais je veux savoir si ce service a augmenté ou non le nombre global des passagers. Et je veux obtenir des renseignements sur le coût des opérations d'Air-Canada car ces renseignements nous aideront énormément à analyser les affirmations de M. McGregor lorsqu'il dit qu'aucune compagnie de transport aérien ne fait de profit sur un parcours de faible distance. On m'a dit que la P.W.A. réalise un profit sur les envolées d'Edmonton à Calgary. J'estime que ce sont là des facteurs qui importent grandement dans l'étude de votre programme.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur l'article relatif aux finances?

M. FISHER: Oui.

M. NUGENT: Monsieur le président, quand ajournerons-nous?

M. LLOYD: Monsieur le président, lorsque vous demandez s'il y a d'autres questions relatives aux finances, j'estime qu'il serait plus exact que vous demandiez s'il y en a d'autres au sujet de l'organisation financière ou du rapport financier, parce que nous aurons toutes les occasions voulues d'en poser à l'égard des autres sections. Je crois que vous entamez le sujet des déficits au sujet desquels les questions devraient être posées lorsque nous discuterons de l'organisation financière.

Le PRÉSIDENT: Oui. Y a-t-il d'autres questions relatives aux opérations financières et au rapport financier?

M. MONTEITH: Monsieur le président, à moins que quelqu'un n'ait la préséance, je demanderais à M. McGregor d'expliquer la méthode comptable au sujet des nouveaux avions. Sont-ils inscrits comme des immobilisations et assujétis à des dépréciations? Supposons que des avions deviennent désuets, le solde de l'immobilisation est-il annulé immédiatement?

M. McGREGOR: Il est annulé lorsqu'on se défait de ces avions.

M. MONTEITH: L'annulation a lieu alors?

M. McGREGOR: Air-Canada impute la dépréciation lorsque les avions entrent en service et pendant la durée du service et le discontinue lorsque les avions ne servent plus.

M. MONTEITH: Quel est le taux de dépréciation?

M. McGREGOR: Le taux varie selon le type d'avions. Dans le cas du DC-8, il est calculé sur une période de 12 ans. En ce qui concerne le Vanguard, la période est de dix ans et pour le Viscount, elle est de neuf ans. Des taux différents de dépréciation sont calculés d'après la durée du service utile des avions. S'il y a une différence entre la valeur au livre au moment où les avions deviennent hors d'usage et sa valeur de revente, elle est alors absorbée comme une perte.

M. ADDISON: Vous appliquez un système uniforme de comptabilité?

M. McGREGOR: Oui, c'est un système uniforme d'amortissement.

M. ADDISON: Je suppose que pour les fins de l'impôt vous utilisez un système différent, est-ce exact?

M. MCGREGOR: Oui.

M. ADDISON: Payez-vous des impôts?

M. MCGREGOR: Je regrette de dire que la chose nous est arrivée une fois. Nous avons un amortissement uniforme à partir du prix d'achat jusqu'à la valeur résiduaire que nous supposons être la valeur de la vente forcée des avions.

M. GRANGER: Monsieur le président, j'ai une question à poser à M. McGregor. Quels résultats financiers Air-Canada obtient-il de son trajet entre Montréal et les provinces de l'Atlantique?

M. MCGREGOR: S'il est rentable ou non?

M. GRANGER: Oui.

M. MCGREGOR: Il n'est pas rentable.

M. GRANGER: Pouvez-vous nous donner des chiffres à cet égard?

M. MCGREGOR: Je vous les donnerai.

M. GRANGER: Pouvez-vous nous donner le plus de renseignements possibles à cet égard?

M. MCGREGOR: En 1962, nos pertes ont été de $2,486,000.

M. GRANGER: Est-ce au sujet de toutes les opérations?

M. MCGREGOR: Oui, au sujet de toutes les opérations. Certains tronçons que vous ne croyez peut-être pas compris dans les opérations à perte sont les suivants: Toronto à Montcon; Montréal à Fredericton; Saint-Jean à Moncton; Halifax à Sydney; Montréal à Moncton; Fredericton à Saint-Jean; Montréal à Halifax; Québec à Fredericton; Saint-Jean à Halifax, Saint-Jean à Yarmouth; Halifax à Yarmouth et Moncton à Sydney.

M. GRANGER: Les envolées de Montréal à Saint-Jean (Terre-Neuve) sont-elles rentables ou non?

M. MCGREGOR: Non. Je ne veux pas dire par là qu'aucune envolée n'a été rentable, mais que l'exploitation en général ne l'a pas été.

M. GRANGER: Il s'agit de l'exploitation générale que j'ai mentionnée.

M. HAHN: Au sujet des trajets supposés ou réellement non-rentables, pourriez-vous les rendre profitables si vous pouviez habituer le public à accepter des avions moins modernes? En d'autres termes, si vous vous remettiez à utiliser des DC-3 ou un équivalent, ces tronçons deviendraient-ils rentables?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Ils n'ont jamais été rentables lorsque nous utilisions des DC-3.

M. HAHN: Le fait que le public demande des avions d'un calibre supérieur ne nous intéresse pas et il ne constitue pas le problème du coût.

M. MCGGREGOR: Non, pour maintenir le volume du trafic je crois qu'il faut soutenir les normes du service. Comme je l'ai dit, ces routes sont traditionnellement non rentables.

M. HAHN: Voulez-vous dire qu'il est impossible de desservir des distances de moins de 500 milles par air et réaliser un bénéfice?

M. MCGREGOR: C'est mon avis.

M. FISHER: J'ai une ou deux questions à poser à l'égard de deux secteurs différents. Je reviens à notre point de départ. Monsieur McGregor, je suppose que vous croyez que la différence de taux entre les Lignes aériennes du Canadien-Pacifique et Air-Canada sur les routes transcontinentales est injuste?

M. MCGREGOR: Monsieur le président, il est difficile de répondre à cette question directement par l'affirmative, bien que je sois porté à le faire. Cependant, M. Balcer a soulevé le point à l'égard des restrictions de fréquence. Il me

semble inacceptable que dans une organisation du service public il y ait un service identique d'envolées sur un même parcours à un prix différent.

M. FISHER: Monsieur McGregor, notre Comité pourrait-il vous aider à régler cette anomalie en faisant une recommandation?

M. MCGREGOR: Vous me coincez.

M. BALCER: Cette question est tendancieuse.

M. MCGREGOR: D'après les témoignages que le Comité a reçus, je ne connais pas de recommandation émanant de lui qui pourrait être d'une immense valeur, si j'ose dire. C'est une question très complexe et une recommandation du Comité basée sur le volume et la nature des témoignages qu'il a entendus à ces audiences publiques ne pourrait pas aider beaucoup. Je connais bien le problème.

M. FISHER: Supposons que nous disions dans notre recommandation que le motif est de rendre la situation plus saine pour Air-Canada, société de la Couronne dont vous êtes responsable, y aurait-il une différente?

M. BALCER: Dans ce cas, nous pourrions peut être entendre les témoignages des directeurs des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

M. FISHER: J'ai toujours cru que ce témoignage serait utile. Je vois qu'un vice-président des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien est présent. Je ne sais pas s'il est dans l'ordre de lui demander si les C.P.A. seraient prêtes à témoigner à cet égard.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. NUGENT: Monsieur le président, je crois que le temps est venu d'ajourner.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions peut-être continuer cinq minutes de plus.

M. FISHER: J'ai une autre question à poser à M. McGregor. Les chemins de fer font un gigantesque effort pour essayer d'augmenter la charge utile de leurs routes sociales. Vu que ces routes sociales fonctionnent à perte, est-il possible d'inaugurer un tarif varié de taux, surtout pour les jours d'utilisation médiocre, afin d'accroître votre coefficient d'utilisation et de diminuer le coût des voyages domestiques par air pour l'usager?

M. MCGREGOR: Tout dépend de la route, monsieur Fisher. Dans le cas de la route Montréal-Toronto, les utilisations sont excellentes. De fait, nous pouvons à peine satisfaire à la demande, de sorte qu'une réduction de taux affecterait très peu le volume du trafic et baisserait le revenu jusqu'à un certain point; par sa nature, le coût d'opération d'une ligne aérienne dépend du genre d'avion, de son approvisionnement en combustible et des frais d'envolée; beaucoup de ces frais sont très constants et ont par conséquent un plus grand effet par mille sur une route courte que sur une route longue. C'est pourquoi l'aspect économique d'une opération sur une courte distance est peu satisfaisant. Franchement, je ne connais pas de voiturier régional qui soit dans une situation financière confortable. J'ai entendu parler tout à l'heure de la joie de P.W.A. au sujet de leurs opérations entre Edmonton et Calgary. Elle est peut-être fondée, mais je ne crois pas que la société soit aussi heureuse que cela financièrement.

M. FISHER: Est-il possible d'établir, à l'instar des chemins de fer, un nouveau tarif tenant compte du fait que votre charge utile varie beaucoup à différents jours de la semaine?

M. MCGREGOR: Nous avons un projet en vue depuis quelque temps à cet égard. Nous cherchons à attirer du trafic *a*) pendant la mauvaise saison et *b*) de certains jours à charges légères à d'autres jours. Monsieur Fisher, je reconnais entièrement avec vous que le volume du trafic dépend beaucoup des changements de prix. La relation est peut-être plus marquée pour les voyages par air que pour tout autre produit. L'augmentation considérable de trafic que

nous avons connue en 1961 était certainement attribuable directement à la diminution de taux sur les routes courtes lorsque le tarif du 1er avril 1962 est entré en vigueur, ce qui a augmenté le coût des opérations effectuées sur de courtes distances. On a toujours essayé d'équilibrer le revenu tiré des courtes distances avec le revenu des longues distances.

M. FISHER: Je crois que nous sommes tous intéressés à adopter des taux plus bas sur les routes courtes. Songez-vous à essayer de faire une nouvelle analyse pour voir s'il ne serait pas possible de diminuer ces taux, surtout à certains jours?

M. MCGREGOR: Nous pourrions les diminuer. De fait, nous avons fait l'inverse en avril de l'année dernière et nous avons eu les résultats que vous voyez. La seule manière possible d'agir pour que le coût par siège-mille ou par voyageur-mille sur les routes à courtes distances soit du même ordre général que celui exigé pour les routes longues serait d'avoir un avion pour les courtes distances qui pourrait fonctionner à peu près à la moitié du coût actuel, mais je ne connais pas d'avion de ce genre, et, en outre, je ne connais personne qui s'occupe d'en construire ou d'en concevoir un.

M. FISHER: Monsieur le président, je veux vous poser une question pour obtenir un renseignement. Je voudrais poser plus de questions au sujet des livraisons de lait par air, mais jugez-vous qu'elles puissent être posées pendant notre étude de la structure financière?

M. MCGREGOR: Nous pouvons répondre à vos questions dès maintenant si vous le voulez.

M. NUGENT: Monsieur le président, j'invoque le règlement pour dire qu'il est maintenant midi. La Chambre siège à 2 h. 30 de l'après-midi. Je dois assister à une autre réunion de comité à 2 heures. Peut-être pourrions-nous ajourner maintenant.

Le PRÉSIDENT: J'attends une motion d'ajournement.

M. HAHN: Je propose l'ajournement.

M. MUIR (*Lisgar*): M. McGregor pourrait-il nous apporter des chiffres au sujet de la ventilation des facteurs de frais d'opérations concernant le DC-8 par comparaison au Vanguard et au Viscount?

M. MCGREGOR: Voulez-vous dire les chiffres relatifs aux milles parcourus par les avions ou aux milles-siège?

M. MUIR (*Lisgar*): Je suis intéressé aux milles-siège, mais vous pourriez peut être apporter les deux séries de chiffres.

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je crois que nous devons féliciter M. McGregor pour la façon dont il a répondu à nos questions et la politesse dont il a fait preuve en le faisant. Nous sommes heureux de l'avoir avec nous.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant de partir, je veux vous dire que j'espère que vous avez compris que nous nous réunirons dans la même pièce après l'ordre du jour.

(La séance est suspendue.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Ce matin, lors de l'ajournement nous étudiions la section financière du rapport annuel. M. Muir a posé une question à M. McGregor et celui-ci désire y répondre maintenant, malgré l'absence de M. Muir.

M. MCGREGOR: Je puis donner la réponse maintenant ou attendre l'arrivée de M. Muir, comme vous le voudrez.

M. NUGENT: Monsieur le président, M. Muir m'a donné une copie de la question et m'a demandé d'écouter la réponse.

M. MCGREGOR: M. Muir a demandé les dates de livraison des Viscount. Avec votre permission, je vais déposer ce feuillet qui indique les dates de livraison de 1954 à 1959. Les avions qui nous ont été livrés par année sont les suivants: 1954, 1; 1955, 13; 1956, 4; 1957, 13; 1958, 16; et 1959, 4; soit un total de 51, ce qui forme notre acquisition totale de Viscount.

Nous avons en service à l'heure actuelle 40 Viscount. Six sont inactifs et les cinq qu'il nous reste à justifier ont eu des sorts variés. L'un a été détruit pendant qu'il était stationné sur la rampe à New York par un autre avion qui l'a enfoncé; un autre a été détruit à Bagotville par un autre avion qui l'a heurté; un autre a été détruit pendant un atterrissage à Malton et deux ont été vendus.

M. NUGENT: Peut-être pourrais-je interrompre à ce moment. M. Muir m'a dit aussi qu'il avait demandé une ventilation des frais d'opérations.

M. MCGREGOR: C'est exact.

J'ai un autre feuillet relativement à cette question.

Si j'ai bien compris sa question, il désire savoir quels sont nos frais d'exploitation à l'égard des divers types d'avion, le Viscount, le Vanguard et le DC-8. Je lui ai demandé s'il désirait des chiffres par siège-mille ou par avion-mille et, tout d'abord, il m'a répondu qu'il les voulait par siège-mille et, ensuite, qu'il voulait les chiffres calculés des deux façons.

Les frais d'exploitation du Viscount par avion-mille sont de $1.28 et par siège-mille, 2.501c.

Les frais d'exploitation du Vanguard par avion-mille sont de $2.10 et par siège-mille, de 1.941c.

Les frais d'exploitation du DC-8 par avion-mille sont de $2.08 et par siège-mille, de 1.590c.

Je soupçonne M. Muir de vouloir comparer nos frais d'exploitation avec ceux d'une autre société. Si telle est son intention et s'il s'agit des DC-8 de la *C.P.A.*, je dois signaler que cette société a supprimé son salon pour voyageurs de première classe afin d'installer 141 sièges. Nous avons 131 sièges et un salon. En conséquence, si vous divisez les frais d'exploitation par le nombre plus élevé des sièges, vous obtiendrez des frais moins élevés par siège-mille.

J'aimerais ajouter que, pour ce qui est du DC-8, Air Canada s'occupe de la revision des moteurs de la *C.P.A.* et, en conséquence, cette dernière consacre moins d'argent à l'achat de matériel de revision et de pièces.

M. PUGH: Elle paierait pour ce service, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Certainement.

M. PUGH: Vous paie-t-elle un bon prix pour ce service?

M. MCGREGOR: Oui, elle paie le même prix que nous.

M. PUGH: Vous avez engagé des capitaux à cette fin?

M. MCGREGOR: Oui, et du personnel et ainsi de suite.

M. PUGH: La *C.P.A.* ne contribuerait-elle pas quelque chose à cette fin, qui serait inclus dans le montant qu'elle vous verse pour ce service?

M. MCGREGOR: Je crains que non.

M. PUGH: Vous fournissez se service pour moins que le prix de revient?

M. MCGREGOR: Non, pas pour moins que le prix de revient mais pour moins que le travail lui coûterait si elle le faisait elle-même. Il y a là une grande différence.

M. MONTEITH: Pour calculer les frais par siège-mille ou par avion-mille, tient-on compte uniquement des frais réels d'exploitation ou les frais généraux de la société sont-ils compris?

M. McGREGOR: Je vais vous expliquer notre façon de calculer. Je ne sais pas au juste comment définir les frais généraux de la société, mais ces chiffres ne comprennent que les frais qui découlent directement des vols: les salaires et autres frais des équipages, le carburant, l'huile, les droits d'atterrissage, les repas, l'assurance et la dépréciation du matériel, pour n'en mentionner que quelques-uns. Ce sont là des frais directs d'exploitation.

M. PUGH: Au sujet de cette différence de $20 au Canada, est-il possible que les frais généraux de la *C.P.A.* soient inférieurs aux frais généraux d'Air Canada, ce qui permettrait à la *C.P.A.* de réduire le billet de $20.

M. McGREGOR: Je ne le sais pas.

M. HAHN: Tout d'abord, j'aurais une question à poser au sujet des renseignements qu'on vient tout juste de nous donner. Pour calculer les frais par siège-mille ou par avion-mille, vous avez dû supposer une certaine longueur moyenne de l'étape. Pouvez-vous nous donner une idée de cette longueur moyenne de l'étape?

M. McGREGOR: Cela dépend des vols des différents types d'avion. Dans le cas d'un DC-8, la longueur moyenne de l'étape est probablement d'environ 2,000 milles.

M. HAHN: Les chiffres que vous nous avez donnés se fondent donc sur une longueur moyenne de l'étape et vous avez utilisé ce chiffre pour chaque type d'avion.

M. McGREGOR: Non, il s'agit là du total des frais d'exploitation du DC-8, divisé par le nombre de milles parcourus et, dans le cas des frais par siège-mille, divisé par le nombre des sièges installés.

M. HAHN: J'ai une autre question à poser. A la page 7 de votre rapport annuel se trouvent certains chiffres et j'aimerais que vous nous donniez des précisions au sujet de la colonne de gauche, après les chiffres 32.95c. et 31.52c. de dépenses d'exploitation par tonne-mille disponible. Ces chiffres se rapportent-ils uniquement aux frais du transport des marchandises ou comprennent-ils les frais du transport des voyageurs, dont vous auriez calculé le poids?

M. McGREGOR: Il s'agit du total de la charge payante disponible de l'avion.

M. PUGH: Le rapport dit ensuite que ces chiffres traduisent une amélioration, mais ils ne veulent rien dire parce que nous n'avons pas de données permettant des comparaisons avec d'autres lignes aériennes. Avez-vous quelque idée de la portée de ces chiffres?

M. McGREGOR: Oui. J'ai des chiffres comparatifs pour Air Canada et des lignes américaines, qui se fondent sur les frais du réseau par tonne-mille disponible. Ces chiffres sont ceux de l'année 1962. Pour Air Canada, le chiffre est de 29.44c. et pour les lignes américaines, il est de 28.13c.

M. HAHN: Comment expliquez-vous la différence? Découlerait-elle de l'organisation des lignes dans notre pays?

M. McGREGOR: Essentiellement, oui. Comme je l'ai expliqué ce matin, plus grande est la longueur moyenne de l'étape d'un appareil, moins élevés en seront les frais d'exploitation par tonne-mille.

M. HAHN: Un peu plus loin à la page 7 de ce rapport, vous parlez d'un régime de compensation à l'égard du service sur de courtes distances. L'éventail des charges transportées par Air Canada se compare-t-il du point de vue de la longueur moyenne de l'étape à l'éventail des charges que transportent les sociétés américaines à l'intérieur de leur pays, ou existe-t-il des différences en raison de la géographie de notre pays?

M. McGREGOR: Je crois que, essentiellement, nous desservons des centres beaucoup moins populeux et, par conséquent, dont le potentiel de trafic est

beaucoup plus bas, au regard de n'importe laquelle des principales lignes américaines. De fait, l'*American Air Lines* et la *United Air Lines* ont demandé à la *C.A.B.*, il y a quelques années, l'autorisation d'abandonner des centres moins importants qu'elles desservaient et je crois qu'on leur a accordé cette autorisation. Nous desservons encore, dans une proportion beaucoup plus élevée, des centres moins importants, du point de vue de la population, que n'en dessert n'importe laquelle des principales lignes aériennes des États-Unis.

M. HAHN: Les régions que les lignes aériennes ont cessé de desservir aux États-Unis ont alors été desservies par quelque autre mode de transport, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui. Je dois expliquer la situation au cas où cela paraîtrait nébuleux; aux États-Unis, on verse des subventions à ce que nous appelons des transporteurs régionaux.

M. HAHN: Je vous remercie.

M. CANTELON: Monsieur le président, j'aurais une question à poser au sujet des renseignements donnés en réponse à une question de M. Monteith ce matin. Il s'agit du tableau de la page 4 du rapport annuel, plus précisément de la dépréciation et de l'amortissement. D'après votre réponse, j'ai cru comprendre que la dépréciation et l'amortissement de vos avions se faisaient d'une façon directe c'est-à-dire que, lorsque les appareils sont mis hors de service, la dépréciation en a éliminé le coût?

M. MCGREGOR: Sous réserve de certaines modifications, c'est exact. Tout d'abord, nous déprécions, comme je l'ai dit, à partir du prix d'achat pour en arriver à une valeur résiduelle déterminée arbitrairement et qui, à notre avis, serait la valeur à la vente forcée. Nous avons aussi établi des prévisions, pour déterminer cette période de temps, sur la durée possible de l'utilisation satisfaisante d'un appareil. Si ces deux suppositions sont justes, vous avez raison, mais il faut tenir compte de cela.

M. CANTELON: Je comprends qu'il y aurait des changements mais je suppose qu'il y aurait chaque année une dépréciation passablement régulière, selon le nombre total des appareils utilisés?

M. MCGREGOR: Oui, et selon le prix de ces appareils, et ceux-ci ont augmenté considérablement ces dernières années pour des raisons évidentes.

M. CANTELON: Cela explique peut-être la différence d'environ $3,300,000 entre 1961 et 1962.

M. MCGREGOR: Dans ce chiffre, il est tenu compte de quatre appareils de plus, d'une valeur de 6 à 7 millions de dollars et aussi d'un nombre additionnel assez élevé de Vanguard.

M. CANTALON: Je vous remercie.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, M. McGregor a dit ce matin que la société avait d'abord eu l'intention de mettre les Vanguard hors de service dès 1966.

M. MCGREGOR: Ce n'est pas tout à fait exact, monsieur Grégoire. J'ai dit que nous avions l'intention d'abandonner graduellement le Viscount et non le Vanguard, à compter de 1966.

M. GRÉGOIRE: Vous aviez l'intention de les abandonner graduellement?

M. MCGREGOR: Nous avions l'intention de les abandonner graduellement en réduisant régulièrement notre flotte de Viscount.

M. GRÉGOIRE: Et, au lieu de commencer en 1966, vous commencerez en 1973?

M. MCGREGOR: Non. Nous commencerons en 1966 mais beaucoup plus lentement de sorte que nous aurons encore 34 de ces appareils en 1973. D'après

notre premier programme, nous aurions eu 25 ou 20 appareils en 1967 ou 1968. Nous avons modifié notre programme, et je suis tout à fait libre de vous en faire part.

M. GRÉGOIRE: Je vois que les intérêts sur les prêts ont augmenté d'un million de dollars. Est-ce parce que vous avez fait des investissements en 1962?

M. MCGREGOR: Oui, et avant cela. Nous avons augmenté notre flotte de Vanguard très considérablement en 1962 et notre flotte de DC-8 la même année et chaque fois que nous avons payé les appareils nous avons emprunté l'argent (et le prix de l'argent a augmenté). Aimeriez-vous savoir sur quel montant nous payons de l'intérêt?

M. GRÉGOIRE: Est-il toujours vrai que vous empruntez du National-Canadien?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Le seul moyen pour Air Canada d'emprunter est de s'adresser au National-Canadien?

M. MCGREGOR: Je ne dirais pas que c'est le seul moyen. Mais c'est le seul moyen que nous ayons employé pour emprunter de l'argent. Les rouages sont établis et le National-Canadien nous offre les meilleures conditions; donc, nous empruntons du National-Canadien et nous payons le même taux d'intérêt que le National-Canadien paie au gouvernement, car il a emprunté cet argent du gouvernement.

M. GRÉGOIRE: Et le gouvernement a emprunté l'argent des prêteurs de sorte qu'il y a trois transactions distinctes avant que l'argent parvienne à Air Canada.

M. MCGREGOR: C'est le même argent qui rapporte le même intérêt. Si je vous empruntais $10, monsieur Grégoire, et que je prêtais ensuite cette somme à quelqu'un d'autre, vous me demanderiez 5 p. 100 et je demanderais 5 p. 100 de sorte que nous toucherions l'un et l'autre 5 p. 100, mais c'est le même 5 p. 100.

M. GRÉGOIRE: Quel est le taux moyen d'intérêt que vous payez?

M. MCGREGOR: Effectivement, il est de 4.86 p. 100, y compris sur les obligations. Sur les emprunts, le taux moyen est de 3.81 p. 100 et sur les obligations, il est de 5.18 p. 100 en moyenne, ce qui donne une moyenne générale de 4.86 p. 100.

M. BALCER: Monsieur le président, ce que j'ai à dire ne constitue peut-être pas une question. C'est un point qui m'a intrigué dans le passé. Je me souviens que, il y a quelques années, une délégation canadienne devait aller à Paris, il s'agissait d'une délégation assez importante de fonctionnaires des Affaires extérieures. Ces gens ont voyagé par *K.L.M.* en passant par Amsterdam. A l'époque, j'ai mentionné la chose au ministre des Affaires extérieures et il m'a donné l'assurance qu'une telle pratique cesserait. Apparemment, cette pratique existait depuis assez longtemps. Pour ma part, j'estime absolument ridicule que des employés de l'État qui voyagent pour l'État, utilisent des lignes étrangères. Par suite d'une telle pratique, l'argent canadien se dépense à l'étranger.

J'ai été très étonné en mai dernier quand notre délégation permanente à l'OTAN à Paris est venue à Ottawa pour une réunion de l'OTAN et a voyagé par Air France quand Air Canada lui avait offert ses services. Des représentants d'Air Canada avaient communiqué avec le groupe et avait fait des efforts pour obtenir sa clientèle. Cependant, ces gens ont levé le nez sur nos lignes aériennes et sont venus au Canada en utilisant une ligne étrangère.

A mon avis, le présent Comité devrait recommander au gouvernement du Canada d'exiger que les fonctionnaires du gouvernement canadien utilisent toujours une ligne aérienne du Canada.

M. PRITTIE: Oui, Air-Canada.

M. BALCER: Ou C.P.A., pourvu que ce soit une ligne candienne. Les autres membres du personnel du groupe de l'OTAN venant de Paris ont voyagé par Air-Canada mais notre délégation permanente a utilisé une ligne étrangère. A mon avis la pratique est ridicule et devrait disparaître.

M. MCGREGOR: Je vous remercie beaucoup, monsieur Balcer. Je suis très heureux de vos remarques.

M. PRITTIE: Je suis certain que M. McGregor est heureux des nouvelles dispositions, relatives aux voyages, applicables aux députés.

M. MCGREGOR: Je le suis, mais non pas pour la raison que vous croyez. D'après ces nouvelles dispositions, un député se trouve dans la même situation que le voyageur payant ordinaire et peut être traité comme tel. Les dispositions antérieures étaient extrêmement dangereuses car nous avons un règlement de base dans notre société selon lequel le premier voyageur invité à céder sa place est celui qui a un laissez-passer et, comme je l'ai déjà dit, avoir à inviter des députés à céder leur place ne me plaisait pas beaucoup. Je suis beaucoup plus heureux maintenant que, pour la ligne aérienne, les députés se trouvent sur le même pied que les voyageurs payants ordinaires.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je sais que les remarques qu'on vient de faire aux membres du Comité sont très importantes et que nous devons en prendre note mais j'espère que nous allons pouvoir avancer un peu dans notre étude de cette partie du rapport annuel qui porte sur les finances.

M. FISHER: Monsieur le président, je crois qu'il nous serait utile de demander à M. McGregor d'expliquer la situation au sujet de cette entente conclue par Air-Canada. Vous savez, monsieur McGregor, que j'ai inscrit certaines questions au feuilleton de la Chambre des communes en vue de connaître les détails de la situation mais on ne m'a pas donné les renseignements demandés. Il y a une importante question en particulier qui continue de me préoccuper. Air Canada, par suite d'une décision de la Commission des transports aériens ou d'une recommandation ministérielle, a-t-elle été forcée d'abandonner certains avoirs, sous le rapport de son matériel en particulier, par quelque entente ou contrat pour l'entretien du matériel, ce qui aurait un effet défavorable sur sa situation financière? J'aimerais savoir ce que la société a dû céder pour abandonner ces trajets?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur Fisher, je suis exactement dans la même situation que le ministre lorsque vous lui avez posé cette question.

Je pense qu'il est d'usage dans le monde des affaires de ne pas dévoiler les termes d'une entente sans le consentement de l'autre partie. D'après ce que vous aviez laissé entendre avant le déjeuner, j'ai pensé que vous alliez me poser cette question, et j'en ai profité pour téléphoner à M. Ron Turner, président de *Trans-Air*. Je lui ai dit que je pensais bien me faire questionner à ce sujet et que s'il n'en tenait qu'à moi je répondrais directement à moins qu'il ne s'y oppose. Il m'a répondu qu'il s'y opposait effectivement et qu'il ne désirait pas que les termes de l'entente entre Air-Canada et *Trans-Air* soient dévoilés. Il croit que ce ne serait pas avantageux pour *Trans-Air*.

Cependant, monsieur Fisher, je pense que lorsque vous avez posé cette question pour la première fois, on vous a donné une idée générale de la nature de l'entente et je ne pense pas abuser de la confiance que M. Turner m'a témoignée en répétant les mêmes explications. Tout d'abord, il me semble que le marché s'est avéré certes avantageux pour Air-Canada et pour *Trans-Air*, je l'espère, ce qui n'est pas trop fréquent de nos jours. Mais l'opération de ce qu'on est convenu d'appeler «la tournée locale des Prairies», d'après nos états financiers nous occasionnait un déficit net d'un peu moins de $300,000 par année. Nous étions prêts à dévoiler ces renseignements à ce moment-là et nous l'avons

fait. Nous avons demandé des soumissions pour le trajet et plusieurs sociétés de transport de la région se sont offertes pourvu qu'il leur soit accordé une subvention pour couvrir notre déficit; cependant, *Trans-Air* réclamait davantage.

Le problème s'est posé parce que les aéroports ne convenaient pas aux Viscount. Tout était conçu en fonction de petits trajets avec petits aéroports et il nous restait deux DC-3. Nous devions garder une équipe de pilotes pour s'occuper du fonctionnement, de l'entretien et de tout ce qui concerne les DC-3. De plus nous devions garder un ensemble d'approvisionnement pour ce genre d'avion et nous nous sommes passablement plaints à ce sujet.

La seule chose que nous pouvions faire à ce moment-là c'était de reconstruire des aéroports, dont quelques-uns de fond en comble, afin de les rendre propres à recevoir les Viscounts, ou de remettre le trajet à une société de transport qui continuerait à se servir des DC-3 comme la société *Trans-Air*. J'en suis très satisfait, en ce qui concerne Air-Canada, c'était à notre réel avantage.

M. FISHER: Actuellement, *Trans-Air* a fait une demande à la Commission des transports aériens et je pense qu'on prêtera une attention favorable au fait qu'elle abandonne le trajet.

M. MCGREGOR: Une partie du trajet.

M. FISHER: Oui, la partie sud. Devrez-vous conclure des ententes spéciales afin que le trajet ne vous incombe pas de nouveau?

M. MCGREGOR: Non, il ne peut plus nous incomber, en vertu de la période de trois ans à partir de la date d'émission du premier permis.

M. FISHER: J'aimerais demander au ministre actuel s'il a pris connaissance du cas à l'étude et s'il pense que la société de la Couronne a fait un bon marché lors de cette transaction avec *Trans-Air*.

M. MCILRAITH: Oui, j'en ai pris connaissance.

M. FISHER: Vous l'avez étudié?

M. MCILRAITH: Oui.

M. FISHER: Pensez-vous que c'est une bonne affaire pour Air-Canada?

M. MCILRAITH: Oui.

M. FISHER: J'aimerais poser la question suivante au ministre, peut-être que le président la rejettera; le ministre pourrait-il nous dire ce qu'il pense de l'affaire de la route du sud et ce qu'on peut faire pour des endroits comme Medicine Hat? Je lui pose cette question parce que certains ont émis l'avis que ces endroits devraient encore être desservis par Air-Canada.

M. MCILRAITH: Si je me souviens bien, la demande d'abandonner une partie du trajet, c'est-à-dire celle qui est située à l'ouest de Regina—et, soit dit en passant, je ne l'ai jamais entendu appelée la «partie sud»—cette demande donc a été faite à la Commission et la date de discontinuation était fixée au 31 décembre. La Commission a envoyé les avis nécessaires, s'est occupée de la publicité et a accepté les offres jusqu'au 30 novembre, je pense. J'ai oublié la date, mais de toute façon c'était jusqu'à une date précise et je pense que c'était le 30 novembre. Ces offres doivent ensuite être jugées pour voir s'il est nécessaire de tenir des audiences. Depuis la date d'expiration, je n'ai pas vérifié les offres qui ont été faites. Il y avait aussi d'autres transporteurs qui étaient intéressés et on avait parlé de refaire les horaires, ou plutôt les trajets en question.

Il s'agit en fait d'établir un trajet qui soit convenable et l'ancien trajet n'était pas tellement satisfaisant parce qu'il ne semblait jamais passer là où les voyageurs le voulaient. Même à un certain endroit du trajet, la moyenne était de moins d'un passager par envolée.

Il s'agit donc de trouver une méthode de réorganisation de base afin que le service de transport passe là où les voyageurs le désirent.

M. FISHER: Il me reste deux questions. Il revient maintenant à la Commission des transports aériens d'établir la différence entre ce que *Trans-Air* a gagné de cette opération avec Air-Canada comparativement à la perte qu'elle a subie.

M. MCILRAITH: Oh, mais c'est beaucoup plus vaste que cela. La Commission doit établir un trajet qui desservira les endroits environnants. C'est là l'essentiel du problème de ce parcours.

M. FISHER: Vu l'intérêt général, M. McGregor ou le ministre pourrait-il faire des commentaires sur le fait que cette entente a été brisée si rapidement?

M. MCGREGOR: Je pourrais faire ici une observation. Je ne voudrais pas noircir un ami, mais *Trans-Air* s'est passablement vanté avant l'échange des permis d'exploitation. Ses dirigeants ont affirmé que des changements d'horaire et autres choses semblables remédieraient à la situation et qu'ils seraient obligés d'employer la force pour refuser les voyageurs.

Nous leur avons fait part de toute notre expérience avec le trafic-voyageurs, de nos revenus et de nos différents coefficients d'utilisation. Nous leur avons tout remis et nous leur avons dit que s'ils croyaient encore pouvoir réussir, c'est que nous ne savions probablement pas comment faire fonctionner la ligne des Prairies. J'ai bien peur qu'ils aient compris assez tôt qu'il n'y avait pas une grande possibilité de trafic sur ce trajet.

M. FISHER: Il ne devrait donc pas y avoir de malentendus à l'effet qu'Air-Canada leur aurait donné des renseignements optimistes ou un peu maquillés.

M. MCGREGOR: En effet; nous leur avons donné tous nos rapports depuis deux ans et nous leur avons ouvert tous nos dossiers. Ils ont finalement concédé qu'ils ne pourraient pas fonctionner à moins de frais qu'il nous en coûtait mais qu'ils étaient sûrs de pouvoir retirer plus d'argent grâce à des horaires et à des arrêts différents. Mais ils se sont aperçus que tel n'était pas le cas.

M. FISHER: Je pense qu'on est en train de faire des changements dans certains aéroports pour que les Viscount puissent les utiliser.

M. MCGREGOR: C'est vrai dans un cas.

M. FISHER: Est-ce que ceci permettrait à Air-Canada de reprendre le service dans ces régions?

M. MCGREGOR: Si on faisait cela dans tous les aéroports, cela deviendrait matériellement possible, mais n'augmenterait pas notre désir de reprendre le trajet.

M. PRITTIE: Peut-on forcer *Trans-Air* à respecter son entente, à cause des changements de trajet qui ont été faits?

M. MCILRAITH: Je ne peux savoir à l'avance quelle sera la décision de la Commission des transports aériens. J'ai essayé de traiter de ce problème dans les limites du possible, mais je pense que cette section du trajet fait partie d'un autre itinéraire; les voyageurs vont dans une autre direction d'une autre façon et je ne pense pas que ce soit une partie de la route de *Trans-Air*. Je ne connais pas suffisamment ces régions pour vous en tracer une carte de mémoire, mais je pense que vous comprendrez ce que je veux dire si vous prenez l'itinéraire et y jetez un coup d'œil.

M. FISHER: Il y a aussi une autre société qui dessert un itinéraire différent.

M. MCILRAITH: En effet.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez poser une question, monsieur Nugent?

M. NUGENT: A la page 5 du rapport, sous la rubrique «Revue financière» au deuxième paragraphe je lis:

> Caractérisée par une hausse de revenu par voyageur-mille, l'année a cependant marqué une tendance soutenue vers la classe économique, un fléchissement constant dans l'accroissement du trafic et une baisse du coefficient d'utilisation.

En ce qui a trait au fléchissement constant dans l'accroissement du trafic est-ce que cela ne se rapporte pas au pourcentage?

M. McGREGOR: En effet.

M. NUGENT: Le taux d'accroissement a-t-il augmenté au même rythme ou à un rythme plus accéléré que l'année précédente?

M. McGREGOR: Non, pas tout à fait autant.

M. NUGENT: Vous n'avez pas transporté autant de voyageurs?

M. McGREGOR: Habituellement nous évaluons le trafic en voyageur-mille parce que les deux choses entrent en ligne de compte et effectivement le taux de l'accroissement a baissé.

M. NUGENT: Mais l'accroissement basé sur la quantité diffère-t-il beaucoup de celui de l'année précédente?

M. McGREGOR: Je peux vous donner les chiffres.

M. NUGENT: Oui, s'il-vous-plaît. Est-ce que je pourrais avoir les chiffres de 1960-1961 et de 1961-1962?

M. McGREGOR: Je peux vous donner le pourcentage tout de suite: l'augmentation était de 21 p. 100 en 1961 et de 7 p. 100 en 1962 sur 1961.

M. NUGENT: Est-ce que ceci s'est produit avec le début de la concurrence de la C.P.A.?

M. McGREGOR: Non, c'est survenu après.

M. NUGENT: Alors cela s'est produit après le début de la concurrence?

M. McGREGOR: C'était en 1960.

M. NUGENT: Est-ce que la C.P.A. a subi le même sort?

M. McGREGOR: Je ne le pense pas.

M. NUGENT: Dans ce que vous prévoyez pour l'avenir...

M. McGREGOR: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Nugent, mais je crois que ceci doit se comprendre dans tout un contexte.

Come je l'ai dit ce matin, le 1er janvier 1961 nous avons réduit tous les tarifs. Ceci a occasionné un accroissement énorme sur l'année précédente. En avril 1962, nous avons légèrement augmenté les tarifs, ce qui a fait baisser le taux d'accroissement. Vous avez regardé les chiffres qui sont répartis sur trois années et ceux-ci sont faussés par deux changements de tarifs.

M. NUGENT: J'essayais de constater jusqu'à quel point ces chiffres correspondent à vos prévisions d'affaires en voyageur-mille pour les prochaines années.

M. McGREGOR: Je pense que nous n'avons jamais eu de trafic annuel qui ait dépassé nos prévisions de plus de 3 et une fraction p. 100.

M. NUGENT: Vous avez parlé d'une baisse du coefficient d'utilisation et vous avez ajouté que les avions du trajet Montréal-Ottawa-Toronto opèrent déjà à pleine capacité. Évidemment, ceci ne s'applique pas aux courts trajets. Est-ce que la baisse du coefficient d'utilisation est forte sur le trajet transcontinental?

M. McGREGOR: Je peux vous donner cela pour chaque trajet, mais en fait je ne pense pas qu'elle soit forte. Voyez-vous ce qui fait baisser le coefficient d'utilisation c'est que nous avons de plus gros appareils; un avion compte 50 sièges, alors qu'il y a quelques années il n'en comptait que 18. Évidemment, s'il y a peu de voyageurs le coefficient d'utilisation baisse.

M. NUGENT: Alors une des causes de la baisse du coefficient serait l'usage de plus gros avions?

M. McGREGOR: C'est une des causes.

M. NUGENT: Et une autre serait la fréquence des envolées?

M. McGREGOR: Leur nombre vous voulez dire?

M. NUGENT: Oui.

M. McGREGOR: En effet.

M. NUGENT: Actuellement, quelle est l'augmentation du nombre des envolées sur le trajet transcontinental depuis deux ou trois ans? Est-ce que ce nombre ne varie pas? Est-ce que l'augmentation du nombre d'envolées n'influence pas la baisse du coefficient d'utilisation?

M. McGREGOR: Je crois que vous seriez plus avancé si vous nous demandiez quelle est notre capacité au lieu de parler du nombre des envolées. Le Viscount transporte 51 passagers, le Vanguard, 108 et le DC-8, 131. Le nombre d'envolées n'a rien à voir avec cela.

M. NUGENT: Peut-être bien, si nous rapportons le nombre au type d'avions en service à un moment donné.

M. McGREGOR: Mais il serait mieux de demander le nombre de sièges.

M. NUGENT: Y a-t-il une marge importante entre l'envolée de 8 heures du matin à Vancouver et l'envolée de midi? Y a-t-il une différence dans l'utilisation de la capacité?

M. McGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Quelle envolée a le plus bas pourcentage? Laquelle transporte le moins de passagers ?

M. McGREGOR: Le vol direct à Toronto a le plus bas pourcentage.

M. NUGENT: A-t-il lieu à peu près en même temps que la C.P.A.?

M. McGREGOR: Je pense qu'il y a une différence d'une heure.

M. NUGENT: On a aussi mentionné la baise du coefficient d'utilisation et je parlais des revenus et des dépenses de la société. Si j'ai bien compris, vous transportez autant de voyageurs que vous le pouvez; vous avez tout le trafic-voyageurs que nous voulez de Montréal à Toronto.

M. McGREGOR: Je n'ai pas dit cela.

M. NUGENT: Vous avez dit que vous ne pourriez pas en transporter davantage et que cela ne payait pas.

M. McGREGOR: Seulement entre Montréal et Toronto.

M. NUGENT: Mais je parlais de Montréal ainsi que d'Ottawa et Toronto.

M. McGREGOR: Très bien.

M. NUGENT: Est-ce exact?

M. McGREGOR: Ce l'est en général.

M. NUGENT: Et vos chargements atteignent presque la pleine capacité?

M. McGREGOR: Sur cette route notre coefficient de charge est d'environ 65 p. 100.

M. NUGENT: Et c'est une route qui ne donne quand même pas un rendement profitable?

M. McGREGOR: C'est juste.

M. NUGENT: La différence dans le coût est-elle importante d'après le genre d'avion utilisé sur cette route, c'est-à-dire entre un avion du type Vanguard et un autre du type Viscount?

M. McGREGOR: Non. Parlez-vous des deux avions voyageant avec un coefficient d'utilisation à peu près le même?

M. NUGENT: Oui.

M. McGREGOR: Je demande cela parce que les frais d'exploitation par mille-siège dans le cas du Vanguard sont inférieurs à ceux du Viscount; le rendement serait meilleur.

M. NUGENT: J'ai une autre question. La capacité du Vanguard correspond-elle à celle du Viscount? Ont-ils tous deux le même pourcentage?

M. MCGREGOR: Nous tentons de l'obtenir, oui.

M. NUGENT: Est-ce cela qui est réellement arrivé à l'égard de cette route, d'après votre expérience?

M. MCGREGOR: Je ne sache pas qu'on ait jamais fait un relevé des coefficients de charge par type d'avions sur une route donnée, mais je dirais qu'en général le coefficient de charge total sur une route correspondrait d'assez près au coefficient de charge que l'on atteindrait en moyenne pour chaque trajet.

M. NUGENT: Je vois que plus loin vous avez dit:

> Dans les services nord-américains le taux de croissance du trafic passager exprimé en mille-passager a décliné à 4 p. 100 de 20 p. 100 qu'il était en 1961. Cette baisse s'est surtout révélée dans les routes plus courtes.

Dans quelle proportion l'augmentation des tarifs aériens est-elle responsable de cela et dans quelle mesure est-ce dû aux difficultés qu'on rencontre en se rendant des aéroports aux villes, ou à la concurrence par d'autres moyens de transport?

M. MCGREGOR: Je n'en ai pas la moindre idée.

M. NUGENT: Dans ce cas, je vais m'exprimer autrement. Nous savons que l'avion le plus rapide depuis quelques années est le Vanguard; il est plus rapide que le Viscount. Est-ce que le trajet du centre d'une ville au centre d'une autre se fait maintenant plus vite que jadis, mettons il y a six ans quand vous n'aviez que le Viscount?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Vraiment?

M. MCGREGOR: Cela dépend de la longueur de la route. Un avion plus rapide jouit de l'avantage de temps sur l'avion plus lent pour une envolée de moyenne longueur. La différence de 40 nœuds entre Montréal et New-York ne fait épargner que six ou sept minutes.

M. NUGENT: Je voulais m'assurer de l'importance de l'augmentation de la vitesse. Le total du temps épargné par les passagers ne variera pas beaucoup sur une courte distance et s'il en est ainsi, la vitesse de l'avion constitue un attrait plutôt restreint pour les voyageurs.

M. MCGREGOR: Cela dépend de la présence d'avions plus rapides ou non dans une autre ligne.

M. NUGENT: Même s'il n'y a que quelques minutes de différence sur une courte distance à peu près la même?

M. MCGREGOR: Oui, mais le public favorisera le service plus rapide.

M. NUGENT: Je ne suis pas sûr de l'exactitude de mes chiffres à ce propos, mais j'ai consulté votre agent du service des voyageurs pour la route Montréal-New-York et j'ai comparé vos chiffres avec ceux de vos concurrents. J'ai appris que vous obteniez la meilleure part du trafic même si vos avions sont moins rapides.

M. MCGREGOR: J'ai des doutes là-dessus.

M. NUGENT: Ils ne sont pas moins rapides?

M. MCGREGOR: Non.

M. NUGENT: Mais vous obtenez un pourcentage très élevé du trafic comparativement aux autres?

M. MCGREGOR: Oui, même si certaines des envolées sont effectuées par les avions à réaction d'Eastern Airlines.

M. NUGENT: Cela dépenderait-il alors du facteur sécurité?

M. MCGREGOR: A mon sens, c'est en grande partie une question d'habitude, de régularité du service et le reste.

M. NUGENT: Pour un peu plus de précision relativement au trafic-voyageur vers l'Europe continentale, avez-vous dit plus tôt que c'était là un des éléments rémunérateurs de l'augmentation de votre exploitation, soit 29 p. 100, même si le trafic n'avait augmenté que légèrement?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Air-Canada n'éprouve aucune difficulté quant à ses installations d'atterrissage; vous possédez un terminus à Londres.

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Que n'ont pas les lignes aériennes du Pacifique-Canadien?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Y a-t-il quelque autre endroit à Londres ou au Royaume-Uni qui vous serait plus avantageux pour attirer les voyageurs?

M. MCGREGOR: Londres?

M. NUGENT: Oui.

M. MCGREGOR: Non. Nous atterrissons également à Prestwick et à Shannon, si vous incluez ces endroits dans le Royaume-Uni.

M. NUGENT: Pourriez-vous nous expliquez comment il se fait que tandis que les routes européennes semblent accuser une augmentation satisfaisante, l'augmentation du trafic avec le Royaume-Uni n'a pas autant augmenté? Y a-t-il quelque autre ligne qui l'obtient?

M. MCGREGOR: Je crois que dans quelques cas, le trafic total est partagé. En outre, une certaine proportion de notre trafic vers Londres comprenait auparavant des voyageurs à destination de l'Europe, mais maintenant nous exploitons des lignes directes vers le continent.

M. NUGENT: Ainsi, le trafic à destination de Londres comprenait celui qui continuait vers le continent?

M. MCGREGOR: Auparavant c'était cela.

M. NUGENT: Que dites-vous de l'arrangement avec la B.O.A.C.? Quel est le pourcentage des voyageurs à qui Air-Canada vend des billets et que vous devez leur remettre?

M. MCGREGOR: Je n'aime pas les termes «leur remettre». Nous exploitons un service en commun avec la B.O.A.C. et je peux vous fournir la proportion du transport total partagé par les deux sociétés entre le Royaume-Uni et le Canada.

C'est un arrangement plutôt compliqué. Le prix d'un fauteuil dépend du type d'avion et il est établi par rapport aux autres fauteuils. Ainsi, un fauteuil de première classe dans un DC-8 aura un indice équivalent, mettons, à 2. Il ne s'agit pas de chiffres exacts; je m'en sers à titre d'exemple. Un siège de la classe économique dans un avion turbo-propulsé du type Britannia exploité par la B.O.A.C. aurait une valeur équivalente de .75. Ensuite, on répartit entre les deux sociétés le prix total des sièges fournis d'après cette base et, au besoin on fait des échanges de part et d'autre. On partage les recettes en se fondant sur le point de départ des voyageurs entre les deux transporteurs, de sorte que les deux sociétés ont toujours intérêt à augmenter le nombre de leurs passagers.

M. NUGENT: Est-ce que l'élimination de la concurrence ne permettrait pas d'atteindre un haut cœfficient de charge?

M. MCGREGOR: Oui, cela permettrait une exploitation plus économique.

M. NUGENT: Comme nous le savons tous, Air-Canada fait des vols affrétés outre-mer; je n'ai pas les chiffres mais il me semble que des 150 vols affrétés accomplis en 1962, il n'y en a eu que 20 ou 30 par Air-Canada. Est-ce à peu près exact?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Mais c'est dans les environs. Nous vous obtiendrons les chiffres.

M. NUGENT: Je crois que les vols affrétés accomplis par les transporteurs étrangers ont été quatre fois plus nombreux que ceux des lignes canadiennes.

M. MCGREGOR: Mettons que ce soit en général.

M. NUGENT: S'agit-il d'une exploitation en commun ou bien n'avez-vous pas les avions suffisants pour obtenir un meilleur pourcentage dans ce domaine? Qu'en dites-vous?

M. MCGREGOR: L'explication est que les règlements permettent un tarif moins élevé dans les avions turbo-propulsés et, par conséquent, nos tarifs d'affrêtement ont été plus élevés. Cependant, ce ne sera plus le cas à partir d'avril prochain. Le plus grand nombre des vols affrétés sur l'Atlantique en 1962 ont été effectués au moyen d'avions turbo-propulsés.

M. NUGENT: Vous deviez exiger un prix plus élevé dans les avions d'Air-Canada?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Est-ce que le Vanguard ne convenait pas à ces vols?

M. MCGREGOR: Pas en ce qui concerne les grandes distances.

M. NUGENT: Je croyais que le Vanguard avait un rayon d'action suffisant pour traverser l'océan.

M. MCGREGOR: Son rayon d'action est approximativement de 2,000 milles. Si vous voulez faire escale à Gander, au Groenland et en Islande, il le pourrait, je suppose. Ils ont tous été livrés en survolant l'Atlantique, mais cela ne veut pas dire que ce sont de bons avions pour faire la traversée de l'Atlantique.

M. NUGENT: Gander n'est pas une escale régulière, même pour le trajet de Gander à Shannon il ne conviendrait pas.

M. MCGREGOR: Il pourrait faire le trajet, mais du point de vue concurrentiel, ce ne serait pas très profitable.

M. NUGENT: Le trajet se ferait-il en toute sécurité?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Et vous auriez pu faire une concurrence de prix de cette façon?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Mais vous ne l'avez pas fait?

M. MCGREGOR: Non.

M. NUGENT: Je donne maintenant lecture d'un passage à la page 5, colonne de droite, vers le bas de la page.

> L'accroissement de la capacité sur certaines lignes entraîne inévitablement une baisse du cœfficient.

Les passagers aériens sont-ils si ancrés dans leurs habitudes qu'ils doivent d'abord s'habituer à l'idée qu'il existe d'autres routes aériennes?

M. MCGREGOR: Tel n'est pas le sens de cette citation, mais si l'on a 100 places à remplir c'est difficile d'obtenir un bon cœfficient d'utilisation ou plus difficile d'éviter une baisse du cœfficient que si l'on avait 50 sièges.

M. NUGENT: Quelle est la différence dans la longueur de temps, quand ils commencent à être affectés à certaines routes.

M. McGREGOR: Par ce paragraphe il faut comprendre qu'il faudra du temps avant que l'accroissement du trafic-voyageurs comble cette augmentation importante de la capacité.

M. NUGENT: Avez-vous des vols à partir de Vancouver?

M. McGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Et depuis que vous avez commencé, votre cœfficient de charge a-t-il atteint un niveau satisfaisant ou exploitez-vous encore régulièrement certaines de ces routes avec un niveau de capacité non satisfaisant?

M. McGREGOR: Sans vouloir plaisanter, je dirai que tout niveau inférieur à 100 p. 100 ne satisfait pas une ligne aérienne. Le cœfficient de charge des envolées transcontinentales à partir de Vancouver—et je suppose que c'est bien de cela que nous parlons—est meilleur sur les DC-8 que sur les avions turbo-propulsés. Le public voyageur favorise nettement les avions à réaction.

M. PRITTIE: Selon mon horaire, on n'utilise que des DC-8 sur la route Vancouver-Toronto-Montréal.

M. McGREGOR: Très bien, mais il a dit à partir de Vancouver, d'où il part également des turbo-propulsés.

M. NUGENT: Le plus grand confort que l'on trouve dans le DC-8 y est-il pour quelque chose, de même que la vitesse?

M. McGREGOR: Je n'accepte pas votre première prémisse.

Mr. NUGENT: Pour le moment je ne m'arrêterai pas à cela, mais je n'oublie pas non plus que je vous ai demandé quel confort offrait le Vanguard.

Pour l'instant je vois les dépenses d'immobilisations vers le bas de la même colonne:

> Les dépenses d'ordre capital en 1962, au montant de $21,000,000 comprennant principalement le règlement des trois derniers Vanguard et des paiements sur cinq DC-8F, de même que les frais d'achèvement de la base d'entretien de Halifax.

N'avez-vous pas dit que les quatre premiers étaient actuellement en service ou y en a-t-il cinq?

M. McGREGOR: Parlez-vous des DC-8F?

M. NUGENT: Oui.

M. McGREGOR: Jusqu'à il y a trois semaines, il y en avait quatre en service.

M. NUGENT: Mais c'est cinq DC-8F qui ont été achetés.

M. McGREGOR: Il y en a un cinquième qui est payé progressivement.

M. NUGENT: Qu'est-ce cela veut dire?

M. McGREGOR: Cela veut dire que lorsque vous achetez un avion vous signez un contrat et vous payez 25 p. 100 ou un certain pourcentage du total; puis vous versez des paiements pendant une période donnée et vous faites le dernier versement à la livraison.

M. NUGENT: Quand cette livraison se fera-t-elle?

M. McGREGOR: Au mois d'avril prochain, soit à peu près quatre mois à compter d'aujourd'hui.

M. ADDISON: Monsieur le président, si vous en avez terminé avec la section financière j'aimerais vous poser une question au sujet des tarifs.

M. NUGENT: Je n'ai pas terminé.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, allons-nous continuer à 8 heures ce soir? Je dois partir maintenant.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. NUGENT: Comme je vous l'ai déjà fait savoir, je m'intéresse particulièrement au parcours Edmonton-Calgary et la route Montréal-Ottawa-Toronto présente aussi de l'intérêt pour moi. Or, le problème n'est pas tout à fait le même dans le cas du trajet Edmonton-Calgary; votre coefficient d'utilisation y est inférieur à celui auquel vous êtes habitué sur la route qui passe directement par ici.

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Et vous dites que l'on perd beaucoup d'argent sur les deux?

M. MCGREGOR: Cela est juste aussi, je crois.

M. NUGENT: Est-ce impossible, à votre avis, d'assurer à bénéfice le service sur la route Montréal-Ottawa-Toronto?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Peu importe le genre d'avions que vous utilisez?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Et il vous est impossible d'assurer à bénéfice le service sur la route Edmonton-Calgary ?

M. MCGREGOR: Non.

M. NUGENT: C'est impossible?

M. MCGREGOR: C'est impossible.

M. NUGENT: Alors, avez-vous quelque objection à ce que qeulqu'un d'autre assure le service sur cette route, s'il est possible de trouver quelqu'un?

M. MCGREGOR: Il y a un point à considérer cependant; un volume appréciable du trafic entre Edmonton et Calgary est destiné aux avions transcontinentaux, surtout dans les cas où le départ de la prochaine envolée transcontinentale partant de Calgary convient mieux que le prochain départ d'Edmonton. Nous ne voulons pas avoir à dépendre de la régularité d'aucun avion pour assurer ces correspondances. Nous aimons avoir juridiction sur la fixation de l'horaire.

M. NUGENT: En d'autres termes, c'est là une partie du prix que vous devez payer pour maintenir le trafic sur vos routes transcontinentales?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Vous auriez donc à appliquer la perte que vous subissez dans ce secteur au regard des profits que vous réalisez dans les autres? Assurément la perte n'est pas complète, et vous ne voudriez pas abandonner ce tronçon puisque l'autre partie de la route vous rapporte des revenus.

M. MCGREGOR: Jusqu'à un certain point, oui.

M. NUGENT: Je suppose que vous n'avez aucun chiffre à l'égard du réseau Edmonton-Calgary et que vous ne pouvez dire quelle baisse a été enregistrée dans le coefficient d'utilisation depuis que la *P.W.A.* est entrée en service, ou y a-t-il eu baisse?

M. MCGREGOR: Je ne saurais dire pour ce qui est du coefficient d'utilisation; il y a eu baisse dans le trafic, laquelle est compensée, je crois, par une réduction dans le nombre des vols.

M. NUGENT: Le trafic n'a-t-il pas aussi baissé sensiblement lorsque vous avez affecté à un autre aéroport le service que vous assuriez à l'aéroport municipal?

M. MCGREGOR: Je crois que oui.

M. NUGENT: Y a-t-il eu une baisse considérable dans le trafic depuis lors?

M. MCGREGOR: Depuis ce déplacement?

M. NUGENT: Oui. Il y a eu baisse au début.

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Et cette baisse a augmenté depuis que la *P.W.A.* est entrée en service?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Avez-vous une idée du nombre de vols effectués par la *P.W.A.* et du nombre de passagers que celle-ci transporte?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NUGENT: J'ai l'impression qu'une bonne partie du trafic-passagers de cette compagnie n'est pas enlevée à Air Canada mais qu'elle se compose de gens qui ordinairement voyageraient dans leur propre voiture ou auraient recours au très excellent service des trains pour leurs déplacements. Diriez-vous à l'heure actuelle que la totalité de la baisse que vous avez enregistrée dans le trafic-passagers depuis que la *P.W.A.* est entrée en service équivaut au nombre de passagers que celle-ci transporte ou le nombre des passagers de cette compagnie est-il supérieur au nombre que vous avez perdu?

M. MCGREGOR: Non, pas à ma connaissance. Je ne crois pas que le nombre de ses passagers dépasse le chiffre de la réduction apparente à Air Canada.

M. NUGENT: J'avais cru comprendre d'après ce que vous m'aviez dit que vous étiez bien renseigné à ce sujet.

M. MCGREGOR: Vous m'aviez demandé si j'étais au courant du nombre de vols que cette compagnie effectuait et du nombre de passagers qu'elle transportait. J'ai répondu par l'affirmative en ce qui concerne la première partie de votre question. Je ne pourrais vous donner le nombre des passagers qu'elle transporte par jour.

M. NUGENT: Alors, vous n'êtes pas assez au courant pour me donner ce renseignement?

M. MCGREGOR: J'ai dit que j'étais au courant du nombre des envolées que cette compagnie effectuait.

M. NUGENT: Vous ne pouvez nous donner aucun chiffre ou aucun renseignement quant aux voyageurs-milles?

M. MCGREGOR: Non.

M. ADDISON: Monsieur le président, en avons-nous terminé avec la section financière?

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Lloyd avait une question à poser.

M. LLOYD: Monsieur le président, c'est l'organisation générale d'Air Canada qui m'intéresse et j'examinais son capital-actions qui est constitué, je crois, par une mise de fonds des chemins de fer Nationaux du Canada. J'ai aussi constaté que certains des administrateurs du National-Canadien faisaient en même temps partie du Conseil d'administration à Air Canada.

M. MCGREGOR: Oui, dans le cas de cinq d'entre eux.

M. LLOYD: Et ceci m'amène à la question suivante. Trois de ces administrateurs sont nommés par le gouverneur en conseil. Cette coutume a-t-elle toujours été observée depuis l'organisation d'Air Canada?

M. MCGREGOR: Oui, mais il y a eu des changements. Le nombre total de ceux qui siègent présentement au Conseil d'administration est de neuf alors qu'il a déjà été de sept et il se peut qu'il ait encore été moins élevé autrefois.

M. LLOYD: Et une rémunération est-elle payée aux titulaires de ces fonctions?

M. MCGREGOR: Non.

M. LLOYD: Remplissent-ils ces fonctions sans aucun dédommagement?

M. MCGREGOR: Il n'y a pas de dédommagement; leurs dépenses sont payées s'ils soumettent une demande d'indemnité pour les frais qu'ils doivent faire en vue d'assister aux réunions.

M. LLOYD: Je suppose qu'il y a conflit d'intérêts, comme cela arrive ordinairement lorsqu'il est question de ce genre de nominations?

M. MCGREGOR: Je n'ai rien à voir avec la nomination des administrateurs. Je suppose que certains problèmes se posent à M. Gordon lorsqu'il est appelé à choisir parmi ses administrateurs ceux qui siégeront au Conseil d'administration d'Air Canada.

M. LLOYD: Serait-il préférable dans la pratique de faire rapport directement au ministère des Transports plutôt que de passer par la filière du National-Canadien?

M. MCGREGOR: Bien, je fais rapport non au National-Canadien mais à mon Conseil d'administration. A vrai dire, cinq des administrateurs sont les mêmes.

M. LLOYD: Lorsque je dis «vous», je veux dire le Conseil d'administration.

M. MCGREGOR: Oui.

M. LLOYD: Vous êtes membre du Conseil d'administration?

M. MCGREGOR: Oui.

M. LLOYD: Donc, en cette qualité vous feriez rapport au National-Canadien?

M. MCGREGOR: Non, je ne crois pas que cela soit exact.

M. LLOYD: Alors, revenons en arrière et examinons votre état financier dans lequel il est déclaré que vous aviez un déficit de 6 millions de dollars en 1961.

M. MCGREGOR: Oui.

M. LLOYD: Et un déficit de 3 millions de dollars en 1962. Votre état financier mentionne à ce sujet «à être comblé par le Gouvernement du Canada».

M. MCGREGOR: Oui.

M. LLOYD: Il s'agit là du déficit que le Trésor du Canada comble lui-même présentement; ce déficit vous est-il comblé par le Trésor même du Canada?

M. MCGREGOR: Oui, lorsque le montant en a été voté.

M. LLOYD: Et il est considéré comme une perte budgétaire en ce qui concerne le gouvernement canadien?

M. MCGREGOR: Je ne sais quelle considération lui est donnée.

M. LLOYD: Il est mentionné «à être comblé par le Gouvernement du Canada».

M. MCGREGOR: Oui. Je ne sais de quelle manière il est comptabilisé.

M. LLOYD: Plusieurs organismes semblables ne sauraient le dire. Une dépense de $4,600,000 est prévue jusqu'à la fin de mars 1963 et une d'environ 5 millions de dollars en l'année 1962. Je suppose donc que vous ne seriez pas au courant de ce genre de gestion à l'endroit de votre déficit?

M. MCGREGOR: Oui.

M. LLOYD: Comment le gérez-vous?

M. MCGREGOR: Si nous avons besoin de capitaux nous préparons un budget des immobilisations qu'étudient les membres de ce Comité et, éventuellement, nous apprenons qu'il est approuvé. Il reçoit parfois cette approbation avant d'être étudié par le Comité, surtout lorsque celui-ci tient sa séance en décembre. Nous prévenons en conséquence le National-Canadien, lequel est intéressé en raison de son propre budget d'immobilisations. Cette société inclut dans les prévisions de dépenses qu'elle soumet au gouvernement le montant des capitaux dont nous avons besoin.

M. LLOYD: Mais, de fait, vous passez par la filière du National-Canadien?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. LLOYD: C'est-à-dire, pour ce qui est de vos fonds, et cet organisme s'adresse à son tour au Trésor?

M. McGREGOR: Oui.

M. LLOYD: J'étais à me demander s'il n'en résulterait pas d'inutiles dépenses administratives. Ne pourriez-vous pas réaliser certaines économies en ne passant pas par le National-Canadien?

M. McGREGOR: Je ne puis voir comment cela serait possible, bien que l'on puisse éviter ainsi une répétition des efforts. Pour ce qui est de l'argent le National-Canadien nous demande exactement le taux des frais de service qu'il paie au gouvernement.

M. LLOYD: Vous fait-il payer des droits d'administration d'aucune sorte? Y a-t-il quelque partie des frais d'administration du National-Canadien qui est imputée à Air Canada?

M. McGREGOR: Nous lui payons $50,000 par année pour les divers services qu'il exécute et qui relèvent du travail de secrétariat, de même que des domaines légal et médical.

M. LLOYD: Ainsi, les administrateurs que nomment les actionnaires pourraient recevoir une rémunération du National-Canadien?

M. McGREGOR: Non, ils ne la recevraient pas au nom d'Air Canada sans que notre société soit mise au courant.

M. LLOYD: Mais en prendrait-on considération dans les frais demandés à votre société?

M. McGREGOR: Non.

M. PUGH: Je voudrais seulement poser quelques questions qui se rapportent à celles de M. Nugent. J'ai cru comprendre que vous disiez qu'au mois d'avril prochain il y aurait des changements dans les envolées nolisées.

M. McGREGOR: J'ai dit qu'il n'y aura pas, aux termes d'une entente conclue avec l'Association internationale du transport aérien, à partir du mois d'avril prochain, ce que nous appelons de différence à l'endroit des avions à hélices.

M. PUGH: En d'autres termes, il serait demandé pour le D.C. 8 le même tarif que pour l'avion actionné par hélices?

M. McGREGOR: Oui, mais cela veut dire que les avions à hélices auront tendance à disparaître de l'Atlantique.

M. PUGH: Alors nous recevions plus que le présent quart?

M. McGREGOR: Oui, comme cette année, un nombre beaucoup, beaucoup plus considérable.

M. PUGH: Nous pourrons en assurer le service avec les D.C. 8?

M. McGREGOR: Oui. Du moins, nous avions enregistré une augmentation à venir jusqu'à la semaine dernière.

M. PUGH: Vous avez dit qu'il était impossible de réaliser des profits sur cette route triangulaire, Toronto-Montréal-Ottawa.

M. McGREGOR: Oui.

M. PUGH: Cela s'applique-t-il seulement dans le cas des passagers ou aussi dans celui des autres services comme celui du courrier, du fret ou des messageries?

M. McGREGOR: C'est-à-dire toute l'exploitation. Nous ne transportons pour ainsi dire aucun courrier sur cette route si ce n'est celui qui est destiné à des régions éloignées et qui est acheminé sur ce tronçon particulier.

M. PUGH: S'agirait-il d'un contrat assez important? Vous dites «si ce n'est celui qui est destiné à des régions éloignées» et qui est acheminé sur ce tronçon.

M. McGREGOR: Oui. Ordinairement nous assurerions le transport du courrier dirigé entre Montréal et tous les autres endroits situés à l'ouest de Toronto, ce qui représente vraiment un volume considérable.

M. HAHN: J'ai un certain nombre de questions en ce qui concerne la page 7. Vous dites qu'Air Canada n'est pas tout à fait d'accord en ce qui a trait aux présents tarifs internationaux et que vous avez préconisé à la réunion de l'Association internationale du transport aérien une réduction des tarifs. Il s'agit ici des envolées transocéaniques.

Étant donné que c'est là un secteur bénéficiaire du service qui, apparemment, compense quelques-unes des pertes subies sur les routes intérieures et qu'Air-Canada est dans l'ensemble en perte, pourquoi insisteriez-vous pour abaisser les tarifs transatlantiques?

M. McGREGOR: Les concurrents ne vont vraisemblablement pas abaisser les tarifs puisque ceux-ci proviennent d'accords. Mais nous insistons pour deux raisons: premièrement, nous sommes persuadés que des tarifs inférieurs rapporteraient à Air-Canada une augmentation des recettes nettes. L'augmentation du trafic qui serait due aux tarifs, si on les abaissait, procurerait davantage de recettes nettes. Deuxièmement, nous estimons qu'il faudrait réduire la différence entre les tarifs de la première classe et celle de la classe économique.

M. HAHN: Sur les vols long-courriers, la fluctuation ou l'abaissement des tarifs influe beaucoup sur le volume, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Oui, beaucoup, d'après notre expérience.

M. HAHN: Je voudrais poser une question de procédure. Nous avons parlé des opérations financières et je voudrais poser quelques questions à propos du rapport de l'auditeur général. Dois-je attendre que nous ayons terminé l'étude du rapport de base et que nous abordions le rapport de l'auditeur général après?

Le PRÉSIDENT: Nous devrions aborder le rapport de l'auditeur général après, à mon avis.

M. HAHN: Après l'étude de ce premier rapport, nous pourrions obtenir une réponse à nombre de questions.

M. BALCER: M. McGregor pourrait-il nous tracer un tableau de la situation en ce qui concerne les efforts qu'Air-Canada a déployés pour faire descendre les tarifs? Si j'ai bien compris ce que j'ai lu, seuls les Américains et vous-mêmes préconisez la réduction des tarifs. Peut-on espérer qu'il se produira un revirement d'opinion bientôt?

M. McGREGOR: Je crois qu'on peut l'espérer. J'ignore comment on a rapporté l'affaire, mais des conférences sur la circulation aérienne se sont tenues à Salzbourg, en Autriche, elles ont commencé il y a environ trois mois. La conférence a pris fin sur un désaccord total, tant de notre part que de celle d'un autre transporteur. Nous voulions abaisser les tarifs, l'autre transporteur voulait les augmenter. Le reste des transporteurs étaient assez d'accord pour un moyen terme. Il y a environ un mois et demi, une seconde conférence qui, en fait, était la continuation de la première, s'est tenue à Salzbourg et la même chose, pratiquement, s'est renouvelée. Bien que nous ayons accepté un compromis à l'égard de notre demande de réduction des tarifs de la classe économique, nous sommes arrivés à mi-chemin de la position des transporteurs américains dont le niveau adopté n'était pas très bas, et cette position n'a pas pu faire l'objet de l'accord unanime exigé par l'IATA. Cette conférence doit se poursuivre au début de cette semaine ou la suivante en Floride.

A la dernière lecture, nous avions bon espoir d'obtenir la réduction considérable des tarifs de la première classe et nous pourrions avoir obtenu quelque chose en ce qui concerne les tarifs de la classe économique. De la sorte, j'espère que les deux ou trois prochaines semaines pourraient voir un accord unanime à l'IATA; à défaut, on abandonnera l'espoir de s'entendre et la fixation des tarifs deviendra libre.

M. ADDISON: A l'heure actuelle, d'autres compagnies aériennes étrangères insistent-elles pour obtenir des droits d'atterrissage au Canada?

M. MCGREGOR: Je ne serais pas en mesure de le savoir à moins qu'elles ne soient assez bonnes pour m'en informer, car la demande serait probablement adressée à la Commission des transports aériens.

M. PRITTIE: J'ai une question à ce propos.

M. BALCER: Croyez-vous que la mise en service des avions supersoniques vous forceront à abaisser vos tarifs?

M. MCGREGOR: Non, à mon avis ce serait le contraire. Nous estimons que les avions supersoniques ne supplanteront pas les avions à réaction subsoniques, comme ces derniers l'ont fait à l'égard des avions à turbine, dans l'espace de deux ou trois ans. A notre avis, les avions supersoniques constitueront plutôt une sorte de service de luxe, et les avions subsoniques continueront à transporter la plus grosse part du trafic. Le tarif de l'avion supersonique sera sensiblement supérieur à celui de l'avion subsonique. Autrement dit, il s'agira d'un service de classe et on paiera pour cela. Je crois que c'est ce qui se passera.

M. MONTEITH: Je crois comprendre qu'il y aura un autre désavantage dans le nombre minimum de vols à effectuer.

M. MCGREGOR: Aucun des accords bilatéraux passés par le Canada ne comporte de restriction quant à la fréquence.

M. MONTEITH: Vous croyez que nous pourrions obtenir une charge payante supérieure en augmentant le volume en classe économique?

M. MCGREGOR: Oui, mais nous ne pensons pas que ce soit une bonne chose. Je veux dire d'exploiter des vols à classe unique.

M. MONTEITH: Quel est le pourcentage du volume de trafic en première classe par rapport à la classe économique dans les Viscount et sur un vol moyen?

M. MCGREGOR: Le facteur de charge payante de la première classe, en dépit du petit nombre de sièges, est inférieur à celui de la classe économique.

M. MONTEITH: Souhaiteriez-vous les aménager tous en classe économique?

M. MCGREGOR: Non, car on supprimerait ainsi la fréquence du service disponible de première classe. Nous espérons que le chiffre sera amélioré avec l'entrée en service du DC-8F où tout le reste de l'espace disponible est réservé à la classe économique.

Le PRÉSIDENT: Nous avons passé en revue l'aspect financier des tarifs. Peut-être pourrions-nous passer à la question de l'Accroissement du trafic et du service.

M. GRANGER: Dans le cadre de ce chapitre, j'ai une question relative à l'assurance, mais je peux la poser plus tard.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi ne pas la poser maintenant?

M. GRANGER: Je crois que vous assurez vous-mêmes vos avions.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. GRANGER: Pourriez-vous me dire dans quelle mesure votre compagnie est responsable des passagers qu'elle transporte?

M. MCGREGOR: Cela dépend. Je ne suis pas un expert juridique, mais cela dépend d'un grand nombre de facteurs. Il y a le passager international, qui relève de la responsabilité limitée qui a été fixée lors de la convention de Varsovie, laquelle limite notre responsabilité à environ $8,000 américains par passager, à moins que l'on ne puisse prouver qu'il y a eu négligence de notre part.

Si la question de la négligence se pose, jusqu'à présent, Air-Canada a pris pour attitude, quand il y avait eu mort de passagers, de prendre en considération

les dommages réels causés et de s'efforcer d'atteindre à un accord sur cette base. Il n'est pas ici question de considération internationale.

M. GRANGER: Je ne veux pas faire de comparaison des montants en cause, mais, en fait, je voulais connaître votre opinion quant à l'opportunité d'avoir une assurance du genre de celle qu'on obtient en mettant 25c. dans une machine à l'aéroport. Je sais qu'un individu a certaines responsabilités en ce qui le concerne personnellement mais, parallèlement, les compagnies aériennes vivent par le public qu'elles transportent et je me demande si on ne pourrait pas envisager une assurance obligatoire qu'on pourrait peut-être inclure dans vos tarifs.

M. MCGREGOR: A mon avis, il n'y aurait rien de plus désastreux. Les États-Unis étudient actuellement une loi de cet ordre qui fourmille de difficultés. Si l'on commence, les difficultés surgiront certainement. Je ne vois pas pourquoi une compagnie aérienne devrait être invitée à assurer obligatoirement ses passagers.

M. PUGH: La compagnie assure-t-elle ses installations, telles que les aérogares et autres choses de cet ordre?

M. MCGREGOR: Non, ce ne sont pas des installations qui appartiennent à la compagnie. Nous n'avons rien à voir avec l'exploitation des aéroports.

M. PUGH: Au moment où le voyageur entre dans l'avion, supposons que quelque chose arrive qui soit imputable à la négligence d'Air-Canada et de son personnel; vous avez une responsabilité, avez-vous une assurance à cet égard?

M. MCGREGOR: Oui.

M. PUGH: Et elle couvre le voyageur tant qu'il est dans l'avion?

M. MCGREGOR: Oui, avec une clause de franchise.

M. ADDISON: En ce qui concerne la publicité, pourriez-vous indiquer au Comité combien vous avez dépensé, en 1962, en publicité et nous indiquer en détail la publicité dans le pays et la publicité outre-mer?

M. MCGREGOR: En gros, les frais totaux de publicité pour l'année se sont chiffrés à $4,862,862.

M. ADDISON: Quelle était la ventilation?

M. MCGREGOR: Environ huit différentes affectations. Voulez-vous que je vous en donne le détail?

M. ADDISON: Non, donnez-moi juste la publicité intérieure et celle d'outre-mer.

M. MCGREGOR: Là encore, c'est difficile. Les chiffres que je vais vous lire ne formeront pas le total que je vous ai indiqué pour des raisons que je vous donnerai ultérieurement. En 1962, on a payé à notre agence de publicité aux États-Unis $711,311, à notre agence au Royaume-Uni $871,848 et à nos agences au Canada $1,630,000 au total.

Je puis paraître un peu vague, car certaines activités publicitaires telles que la production de maquettes et de créations pour expositions dans les vitrines sont confiées à une agence, de telle sorte qu'il m'est difficile de vous dire que telle partie a été consacrée au Royaume-Uni, telle autre aux États-Unis et telle autre au Canada.

M. ADDISON: Dans votre ventilation, différenciez-vous les montants qui vont aux publicistes d'Air-Canada au Canada pour la publicité outre-mer et une autre agence de publicité qui ne se charge que du Canada.

M MCGREGOR: Il existe une agence qui ne fait de publicité que pour le Canada et une agence qui est réservée à l'Europe, une agence pour le Royaume-Uni et une agence pour les États-Unis, celle-ci étant installée aux États-Unis.

M. ADDISON: Je voulais avoir un chiffre pour celles du Canada et un chiffre pour celles d'outre-mer.

M. McGREGOR: Je crois vous avoir donné ces chiffres. Je vous ai indiqué qu'environ $1,600,000 avait été dépensés pour le Canada et $871,000 pour le Royaume-Uni.

M. PRITTIE: J'ai une question supplémentaire à propos de la publicité. Vous avez fait une certaine publicité car vous avez deux ou trois lignes transcanadiennes. Savez-vous combien vous avez dépensé pour obtenir votre part du volume de trafic par rapport à CPA?

M. McGREGOR: Nous devons faire une certaine publicité pour beaucoup plus de raisons. Au-dessus de l'Atlantique, nous avons neuf concurrents et à l'exception de quatre routes transfrontalières nous avons un concurrent sur chacune d'elles. Nous devons aussi entreprendre un certain montant de publicité pour la société elle-même pour qu'on sache que nos pilotes sont des gens d'expérience, etc. Je ne vois pas que le fait que CPA exploite également des lignes aériennes se répercute sur nos factures de publicité.

M. PRITTIE: Air-Canada et CPA font toutes deux de la publicité pour la route de passagers Toronto-Vancouver. Une compagnie insiste sur la classe économique, l'autre sur la première classe.

M. McGREGOR: C'est exact. Je ne suis pas sûr d'avoir terminé. Je ne crois pas que nos factures de publicité diminueraient de beaucoup si CPA disparaissait de la concurrence.

M. PUGH: En ce qui concerne l'aspect financier de votre programme: «partez maintenant, payez plus tard», avez-vous beaucoup de clients qui profitent de cette facilité?

M. McGREGOR: Oui, beaucoup.

M. PUGH: Quelle est la proportion de passagers par rapport au total de voyageurs, qui profitent des facilités de paiement?

M. McGREGOR: En 1962, les recettes se sont chiffrées à $3,900,000 dans le cadre du plan «partez maintenant, payez plus tard» et depuis son commencement le total s'est chiffré à 20 millions de dollars.

M. PUGH: Est-ce un moyen éprouvé d'attirer des voyageurs?

M. McGREGOR: Oui. Personnellement, je n'aime pas beaucoup cela mais c'est un fait.

M. PUGH: Je suis heureux de vous entendre faire cette dernière observation.

M. McGREGOR: Nous avons été, sur l'Atlantique, la dernière compagnie aérienne à adopter cette méthode.

M. HAHN: Dans cette partie, nous devons étudier les routes et la structure des routes aériennes. J'ai souvent lu dans divers magazines canadiens que le Canada n'est pas traité loyalement dans les vols transfrontaliers, c'est-à-dire que nous n'avons pas le droit de pénétrer dans des terminus privés des États-Unis et que les Américains sont meilleurs commerçants que nous. Du point de vue d'Air-Canada, pensez-vous que cela soit exact?

M. McGREGOR: En général, je dirais que cela dépend de ce qu'on entend par être traité loyalement. Si nous prétendons que le Canada est exactement l'équivalent des États-Unis, alors nous ne sommes pas traités loyalement. Et les États-Unis voient la chose de façon exactement à l'opposé. Ils disent: «Nous avons 190 millions d'habitants alors que vous n'en avez que 19 millions, de la sorte vous ne pouvez recevoir le même traitement que nous.» Il s'agit donc de définir ce qu'on entend par traitement loyal. Je crois que beaucoup de gens prétendent que certaines routes qui ont un potentiel de passagers très important ne sont pas desservies du tout, telle la route Toronto-Los Angeles, entre autres. Aucune compagnie aérienne canadienne ne dessert Miami ni d'a de ligne entre Chicago et tout point de l'Ouest du Canada. Ce sont des routes qui, à notre avis, devraient être desservies par un transporteur canadien ou américain. Mais il devrait y avoir un service aérien.

M. PRITTIE: La question a surgi l'année dernière quand M. Balcer était ici et on avait dit qu'il y avait des accords bilatéraux passés avec d'autres pays; en outre, le gouvernement a tenu compte d'autres facteurs à part la position d'Air-Canada. Cela ne vous a pas particulièrement arrangé. Des représentants des Affaires extérieures étaient ici et ils se sont intéressés à d'autres aspects de l'accord que ceux portant uniquement sur la compagnie aérienne en tant que transporteur.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que cela soit particulièrement valable pour les accords bilatéraux États-Unis-Canada. Il y a eu d'autres cas en jeu.

M. HAHN: Êtes-vous représentés à ces négociations? Air-Canada y assiste-t-elle?

M. MCGREGOR: La situation n'a pas toujours été la même au cours des années. A un moment, nous y assistions en tant qu'observateur, à d'autres moments, nous n'étions pas même invités. Il y a un certain temps que je n'ai pas vu de négociations bilatérales. Du moins, je n'en ai pas eu connaissence. Les dernières étaient celles du «scandale» de l'Italie. J'ignore ce qui va se passer à partir de maintenant.

M. HAHN: En ce qui concerne le vol aérien de la Cie Mohawk entre Toronto et Buffalo, Air-Canada aurait-elle pu desservir cette route? Air-Canada était-elle intéressée?

M. MCGREGOR: Oui, mais nous n'en avons jamais eu l'occasion. La route Toronto-Buffalo est un expédient pur et simple. La route bilatérale est purement théorique. Il n'existe pas une seule ligne aérienne au monde qui ferait simplement la navette entre Toronto et Buffalo. Mais une ligne américaine peut transporter toutes les marchandises que son parcours lui permet, dans le ciel américain, et tout ce qu'elle doit faire pour assurer un service entre Toronto et Dallas, par exemple, est d'aménager une courte escale à Buffalo, étant donné que les marchandises auront été dédouanées au Canada avant le départ.

M. BALCER: Puis-je demander au ministre s'il semble se dessiner un changement d'attitude de la part des Américains sur cette question? Lorsque M. Pearson est revenu des États-Unis, il a déclaré qu'il avait débattu la question avec les autorités américaines. Mais il y a déjà longtemps de cela. A-t-on fait du progrès de ce côté-là? Y a-t-il eu des réunions?

M. MCILRAITH: Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu de pourparlers directs. Le travail préparatoire avance. Le gouvernement des États-Unis étudie la question au stade préparatoire; nous faisons de même au Canada.

M. BALCER: Il semble donc n'y avoir aucun signe de changement d'attitude de la part des Américains?

M. MCILRAITH: Il y a des signes, mais il est trop tôt pour les interpréter à ce stade; l'épreuve concluante n'aura lieu qu'au moment des pourparlers.

M. BALCER: Quand j'étais ministre des Transports, je savais déjà que la question était à l'étude depuis deux ans et nous ne sommes pas parvenus à un accord avec les Américains.

M. MCILRAITH: Je suis beaucoup plus optimiste car ils ont fait certains travaux préparatoires; d'après ce que j'en sais, la situation est encourageante.

M. BÉCHARD: Le conseil d'administration a-t-il encore l'intention d'abandonner le nom de T.C.A. pour prendre celui d'Air-Canada? Dans le cas de l'affirmative, quand a-t-il l'intention de faire le changement?

M. MCGREGOR: La question est fort habile. «A-t-il encore l'intention», dites-vous? Il y a déjà plusieurs années, la T.C.A. a fait modifier la loi qui la constituait juridiquement afin de permettre l'usage du nom «Air-Canada» en plus du nom «Trans-Canada». Nous nous sommes servis libéralement

des deux noms. Dans l'Est du Canada, nous utilisons ces deux noms indifféremment. Outre-mer, nous mettons davantage en évidence le nom d'Air-Canada parce qu'il est plus descriptif, et il correspond davantage à l'usage général en Europe et partout ailleurs dans le monde: il y a environ une douzaine de compagnies de transport aérien qui se nomment d'après le nom de leur pays précédé du mot «air». Je pourrais vous en nommer toute une kyrielle. Il semble, pour l'aspect commercial, que l'usage des deux noms est des plus satisfaisants. Et en même temps, il permet d'éviter qu'on perde les grandes sommes d'argent qu'on a dépensées au cours des années pour faire connaître au public le nom de la Trans-Canada Air Lines et des initiales T.C.A. Ce serait avec beaucoup de regret que nous abandonnerions ce nom. Quelqu'un a demandé qu'on inscrive les deux noms sur les appareils, mais j'estime que ce serait créer un problème du point de vue de l'exploitation, et peut-être même une certaine confusion.

M. BÉCHARD: Ne pourriez-vous profiter du fait que vous obtenez de nouveaux appareils pour inscrire le nom Air-Canada sur les nouveaux DC-9?

M. MCGREGOR: Je ne suis guère en faveur de ce changement. Supposons que le préposé à la tour de contrôle d'un aérodrome, voyant sur la voie de circulation un appareil, qui, de toute évidence, attend de décoller, et que ce préposé dise «Air-Canada, préparez-vous à rouler et à décoller sur la piste d'envol 24, côté droit; décollez dès que prêt.» Si l'équipe de service à la tour ou toute autre personne intéressée a des doutes sur l'identité de l'appareil appelé, cela peut provoquer des risques d'accidents.

M. BALCER: Tout serait plus facile si tous les avions portaient le nom d'Air-Canada, et personne, à la tour de contrôle, ne risquerait de se tromper.

M. MCGREGOR: Vous avez raison.

M. RIDEOUT: Le président d'Air-Canada connaît-il le nombre d'avions qui ont dû retourner à leur point de départ sans pouvoir atterrir à l'aéroport d'Halifax à cause du mauvais temps?

M. MCGREGOR: Je puis me procurer ces chiffres. Mais je vous assure que la situation n'est plus ce qu'elle était auparavant.

M. RIDEOUT: Auriez-vous aussi ces chiffres pour l'aéroport de Moncton?

M. MCGREGOR: Vous voulez savoir combien d'avions ont été déroutés à cause des conditions météorologiques?

M. RIDEOUT: Oui.

M. MCGREGOR: Pour quelle période de temps?

M. RIDEOUT: Les chiffres relatifs à l'année dernière feraient l'affaire.

M. MCGREGOR: Très bien, nous allons vous les procurer.

M. DEACHMAN: Quelle proportion de vos recettes provient-elle du fret aérien? Quelles sont les tendances dans ce domaine? Le fret aérien devient-il plus important? Et dans le cas de l'affirmative, en quoi consistent généralement vos cargaisons?

M. MCGREGOR: Le transport des marchandises par air devient certainement de plus en plus important.

M. MONTEITH: Vous trouverez tous ces détails dans le rapport de l'Auditeur général.

M. MCGREGOR: En 1953, nos recettes totales brutes atteignaient $3,700,000 à l'égard de ce que nous appelons les denrées, le fret et les messageries. En 1962, ces recettes atteignaient $10,460,000. La proportion par rapport au total n'a pas tellement changé.

En 1960, elle était de 5.3 p. 100 et, en 1962, de 5.7 p. 100. Si l'on peut faire abstraction du contexte du rapport annuel, on constate que l'accroissement de

nos recettes par rapport aux denrées, en 1963, a été étonnant et très encourageant.

M. DEACHMAN: Quelle est la cause de cet accroissement?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est la plus grande vitesse des avions, avec le fait qu'il y a moins de dommages et de pertes dans les marchandises expédiées par air; les taux quelque peu abaissés pour certaines marchandises particulières; le fait qu'il n'est pas nécessaire d'emballer les marchandises de façon aussi robuste que pour les autres systèmes de transports. Tous ces facteurs ont joué un rôle. Il faut dire aussi que nous avons accru notre publicité et notre expérience en ce domaine.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, nous sommes tous au courant du fait qu'on cherche à trouver un moyen d'expédier le homard par voie aérienne aux marchés de consommation, et qu'on tente de trouver à cet égard des emballages légers, des méthodes d'arrimage et ainsi de suite. Avez-vous fait des expériences avec divers emballages? Vous êtes-vous intéressés de quelque façon à la recherche d'emballages spéciaux destinés à encourager les expéditeurs à expédier leurs marchandises par avion?

M. MCGREGOR: Nous ne nous sommes occupés que de voir à l'empilage sur plateaux de chargement de la cargaison aux fins de la manutention seulement. Mais nous ne faisons pas de recherches en vue de découvrir des cartonnages de construction spéciale.

M. DEACHMAN: Dans votre publicité destinée à encourager le transport des marchandises par air, mettez-vous l'accent sur le fait qu'on peut utiliser des cartonnages légers?

M. MCGREGOR: Oui, et nous mentionnons aussi les autres avantages dont je viens de parler.

M. DEACHMAN: Je vais vous poser une question sur un autre aspect du fret aérien. Vous savez que les transporteurs de l'ARC transportent régulièrement des marchandises outre-mer?

M. MCGREGOR: En effet, je le sais très bien.

M. DEACHMAN: Croyez-vous qu'il serait profitable qu'une partie de ces marchandises soit expédiée par les lignes commerciales, soit par Air-Canada, soit par les avions du Pacifique-Canadien, plutôt que par l'ARC?

M. MCGREGOR: «Profitable», vous avez le mot juste. Ce serait certainement profitable à Air-Canada. Mais en coûterait-il moins cher au gouvernement?— Je n'en sais rien.

M. DEACHMAN: Croyez-vous qu'il en coûterait moins cher au gouvernement de recourir aux lignes aériennes commerciales à cet égard, plutôt qu'à l'ARC?

M. MCGREGOR: Au début, cela paraîtrait plus cher parce que le gouvernement devrait payer pour ce transport, tandis que les appareils et les équipages de l'aviation canadienne qui transportent ces cargaisons font quand même le trajet. Cependant, en théorie, l'expédition par les lignes commerciales n'aurait pas été plus dispendieuse si on avait adopté cette ligne de conduite dès le début.

M. DEACHMAN: Je passe maintenant à la question des passagers. Vous savez qu'on remplace alternativement les familles des membres des forces armées qui sont postés outre-mer?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DEACHMAN: Estimez-vous qu'Air-Canada, par exemple, pourrait assurer leur transport?

M. MCGREGOR: J'estime que les transporteurs commerciaux devraient assurer une partie de ce transport.

M. DEACHMAN: Je vous remercie, monsieur McGregor.

M. McGREGOR: Nous avons fait tant et plus d'efforts pour obtenir une partie de ce transport et nous avons obtenu quelques résultats.

M. DEACHMAN: Quant aux fonctionnaires des ministères qui vont à l'étranger ou qui voyagent d'un point à l'autre du Canada, voyagent-ils tous par Air-Canada?

M. McGREGOR: Non, ils ne voyagent pas tous par Air-Canada.

M. DEACHMAN: Comment voyagent ceux qui ne voyagent pas par Air-Canada?

M. McGREGOR: Ils se servent des autres transporteurs. Je dirais que, sans qu'il existe un règlement à cet égard, le gouvernement exhorte ses fonctionnaires à adopter en général les transports commerciaux du Canada sauf lorsqu'il y a contre-indication sérieuse, comme une perte de temps ou un autre inconvénient.

M. DEACHMAN: Croyez-vous qu'en certaines occasions, des fonctionnaires qui voyagent autrement que par air auraient eu avantage à recourir aux services d'Air-Canada?

M. McGREGOR: Oui, en certains cas, mais je ne dirais pas que c'est habituellement ainsi.

M. DEACHMAN: Cette pratique vous prive-t-elle de certaines recettes?

M. McGREGOR: Je ne crois pas que, actuellement, cela nous en prive sérieusement.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, comme certains membres du Comité ont exprimé le désir de lever la séance, on pourrait proposer que la partie «finance» de ce rapport annuel soit acceptée, de sorte que, lorsque nous reviendrons après le dîner, nous puissions tout de suite aborder l'étude du matériel et des installations. J'espérais que nous pourrions commencer cette étude ce soir. Quelqu'un veut-il proposer qu'on accepte toute la partie du rapport qui précède le matériel et les installations?

M. PRITTIE: Monsieur le président, permettez-moi de poser une question sur les services et l'expansion. Je ne sais ce qu'en pensent les autres membres du Comité, mais j'aurais une question à poser là-dessus.

Je suppose au préalable que Air-Canada et les lignes aériennes du Pacifique-Canadien veulent continuer d'assurer un service outre-mer. L'idée d'un service national a-t-elle fait du progrès? On avait parlé de cette possibilité au cours des années passées. Qu'en pensez-vous, monsieur McGregor?

M. McGREGOR: Air-Canada a toujours pensé qu'il serait très avantageux pour le Canada que nous n'ayons qu'un seul système de transport international. Les transports outre-mer coûteraient moins cher aux Canadiens. Je ne puis en dire davantage.

M. PRITTIE: Pouvez-vous me dire si on a avancé vers la réalisation de cette idée au cours de l'année?

M. McGREGOR: Je dirais plutôt qu'on n'a pas fait de progrès manifeste dans cette direction.

M. DEACHMAN: Qui, selon vous, devrait avoir la responsabilité de ce service, Air-Canada ou le Pacifique-Canadien?

M. McGREGOR: Je n'aurais pas besoin de réfléchir longtemps pour répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, qui veut proposer qu'on adopte toutes les parties du rapport qui précèdent le chapitre sur le matériel et les installations?

M. GRANGER: J'aurais une autre question à poser sur l'expansion des services. M. McGregor a-t-il pensé à ce marché en puissance que serait le marché européen si on y expédiait le poisson frais à partir de Gander? On pourrait vraisemblablement établir un service de ce genre dans l'avenir, mais

j'imagine qu'il faudrait pour cela ramener d'Europe des cargaisons de marchandises semblables. Avez-vous jamais pensé à la possibilité de transporter des cargaisons de ce genre vers l'Europe et de revenir avec d'autres cargaisons du genre venant de pays étrangers? A ce que je sais, la Pan American a un de ses services qui fait des recherches à cet égard. Air-Canada possède-t-il un service semblable?

M. McGREGOR: Oui, nous avons un service semblable. C'est notre service des ventes-cargaisons, qui est extrêmement actif; il a des représentants dans tous les grands centres au Canada et à l'étranger. Ce service a réussi à réduire le déséquilibre qui existait entre le fort volume des cargaisons transportées outre-Atlantique et celui des cargaisons qui reviennent vers le Canada.

Puisque nous parlons d'expédier des produits de mer vers l'Europe, il ne faut pas oublier que nous avons déjà transporté plusieurs grosses charges de homards vers Paris... il est vrai qu'on en a refusé une parce que les homards, qui étaient vert foncé, n'ont pas été jugés bons.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il présenter une motion pour qu'on accepte ces parties du rapport?

M. LLOYD: Monsieur le président, nous n'avons pas le quorum. Je propose que nous débattions la question du matériel et des installations quand nous reviendrons siéger à huit heures.

Le PRÉSIDENT: Nous ne sommes pas en nombre.

M. PRITTIE: La motion n'est pas nécessaire.

M. LLOYD: Je propose qu'on s'en tienne à ce que le président a proposé.

Le PRÉSIDENT: Proposition reçue.

La séance est levée.

SÉANCE DU SOIR

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Lors de l'ajournement à 5 h. 30 cet après-midi, je crois qu'il avait été convenu que l'étude de la section des finances, des tarifs, du services et de l'expansion était terminée et que nous devions passer au matériel et installations. Cependant, M. Grégoire m'a demandé, à son arrivée ce soir, si nous ne lui laisserions pas aborder pendant quelques minutes la question du service, au sujet duquel il voulait interroger M. McGregor. Avec votre consentement je lui donne la parole.

M. GRÉGOIRE: Je vous demanderai en premier lieu comment vous préparez vos horaires? Nous en avons deux, un rouge pour les routes canadiennes et un bleu pour les routes internationales. Comment les préparez-vous? Disposez-vous d'une machine I.B.M. ou d'un mathématicien? A mon départ du Saguenay, le seul avion acceptable me conduisait à Montréal à midi moins cinq et ma correspondance pour Ottawa quittait à midi, ce qui m'a forcé d'attendre jusqu'à 3 heures de l'après-midi. A l'aéroport de Montréal, j'ai rencontré le secrétaire du ministre des Transports qui doit partir de Québec à 8 h. 30 du matin et attendre deux heures et demi jusqu'à midi pour sa correspondance avec Ottawa. Comment expliquez-vous cela?

M. McGREGOR: Je suppose que l'établissement des horaires est la tâche la plus difficile d'une ligne aérienne. Nous avons deux ou trois choses à faire. Il faut que nous utilisions l'avion à bon escient et qu'il ne reste pas collé au sol huit ou neuf heures sur 24; autrement nous subirions de lourdes pertes. Nous devons donc assurer une bonne utilisation, ce qui veut dire un grand nombre d'heures de vol sur 24. Nous faisons de notre mieux pour que ces correspondances concordent, mais nous n'y réussissons pas toujours. Il y a cependant une envolée directe de Québec à Ottawa.

M. GRÉGOIRE: Je sais, mais pas à ce temps-là de la journée.

M. MCGREGOR: Non, vous avez raison.

M. GRÉGOIRE: Le premier avion décolle de Québec à 1 h. 30 de l'après-midi.

M. MCGREGOR: Je crois que c'est exact. Mais le même problème existe dans tout le réseau.

M. GRÉGOIRE: Par exemple, je voudrais mentionner une envolée directe que je connais. Je sais que les horaires de plusieurs lignes comportent une attente d'une heure ou d'une heure et demie à l'aéroport de Montréal dans le trajet de Québec à Ottawa. Je crois que ces attentes à l'aéroport peuvent vous faire perdre une foule de passagers. Je ne citerai qu'un seul exemple pour vous montrer comment vous y prendre: un avion décolle à 10 h. 10 du matin de l'aéroport du Saguenay, à Bagotville, et n'arrête que cinq minutes à Montréal. Sans entrer dans les détails, pourriez-vous nous montrer comment nous pourrions rogner 15 ou 20 minutes sans tout bouleverser?

M. MCGREGOR: Je sais de quel cas vous parlez et la correspondance est impossible. Je crains que vous ne fassiez les constatations suivantes: un des avions volant de Québec transporte un certain nombre de passagers de Québec à Montréal et de 15 à 20 passagers régulièrement dont la destination est New York et peut-être 3 se rendant à Ottawa si la Chambre ne siège pas. Dans les circonstances, l'horaire doit organiser une correspondance équitable entre l'envolée de Québec et celle de New-York.

M. GRÉGOIRE: Est-ce la seule raison?

M. MCGREGOR: L'horaire doit tenir compte de ces constatations.

M. GRÉGOIRE: En ces trois ou quatre dernières semaines, j'ai réussi mes correspondances en cinq minutes. Je dois admettre que les gens de l'aéroport et le pilote se sont révélés très gentils et aimables. Ce dernier téléphonait à l'autre avion et me disait quelle était la porte de sortie.

M. MCGGEGOR: Et vous avez traversé la rampe en courant?

M. GRÉGOIRE: Oui. La dernière fois la porte s'est fermée, on l'a rouverte et je suis entré.

M. MCGREGOR: Je dois admettre qu'il est désagréable de manquer une envolée de cinq minutes.

M GRÉGOIRE: Afin d'assurer une bonne correspondance, y aurait-il des inconvénients à ce que l'envolée soit retardée d'environ cinq minutes.

M. MCGREGOR: Non.

M. GRÉGOIRE: Alors?

M. MCGREGOR: Nous ne le ferons plus.

M. GRÉGOIRE: Quoi?

M. MCGREGOR: Nous ne répéterons pas cette erreur.

M. GRÉGOIRE: Donc, vous ne pourrez pas faire de changement.

M. MCGREGOR: Nous devons nous conformer à l'horaire imprimé et publié, mais il sera changé sous peu.

M. GRÉGOIRE: Je vais vous donner un exemple. Je pense en ce moment à un cas spécial. Je ne crois pas que votre enquête soit complète. Dans l'envolée de lundi dernier de Bagotville à Ottawa il y avait sept personnes. Mes six covoyageurs étaient fâchés de ce qu'ils ont dû attendre trois heures à l'aéroport. Ils m'ont vu arriver après eux à l'aéroport. Je leur ai dit: «Je veux prendre l'avion de midi et je vais tenter ma chance.» Lorsqu'ils ont vu ce que je faisais, ils ont tous voulu faire de même. Mais j'ai été le seul à réussir à me procurer ma valise à temps sur les sept venant du Saguenay.

Et à Québec, environ deux semaines plus tard il y avait environ six ou sept personnes du Saguenay. Je crois que le temps de M. Cantin est très précieux et cependant il a dû attendre deux heures et demie à l'aéroport de Montréal.

M. MONTEITH: Pourquoi n'avez-vous pas laissé le ministre là?

M. GRÉGOIRE: Je crois que l'horaire devrait être refait même si un changement complet doit y être apporté.

M. BALCER: Êtes-vous certain que vous ne cherchez pas à empêcher M. Grégoire d'arriver à la Chambre des communes?

M. GRÉGOIRE: Pourriez-vous effectuer certains changements sur la foi de renseignements de ce genre?

M. MCGREGOR: De graves difficultés surgiraient si nous commencions à ignorer l'horaire. Certaines gens nous diraient: «Qu'y a-t-il? L'avion n'a pas encore décollé?» Et nous devrions répondre «Nous l'avons retenu au sol 15 minutes à cause d'un changement d'horaire.»

M. GRÉGOIRE: Et les détenteurs de réservations n'auraient que cinq minutes à attendre et tout serait parfait.

M. LLOYD: Je crois que M. Grégoire a bien exposé son problème particulier et je crois qu'il serait le bienvenu s'il faisait des démarches directes. Je crois que nous devons passer à la question suivante.

M. MCGREGOR: Nous songerons certainement à la possibilité de changer l'horaire de cinq minutes, si vous croyez que cela suffit.

M. GRÉGOIRE: En ces quatre dernières semaines je n'ai pas manqué un seul avion.

M. RIDEOUT: Pourquoi voulez-vous changer l'heure du décollage?

M. GRÉGOIRE: Souvent j'essaie d'obtenir une réservation. J'appelle le préposé aux réservations qui me répond: «Non, nos places sont toutes prises». Je me rends et constate qu'il y a sept, huit ou neuf places de libres. Mais si quelqu'un appelle le bureau on lui dit: «Il n'y a pas de place dans la classe économique» et il doit prendre un siège de première classe. Le prix est plus élevé et il constate qu'il y a des sièges vacants dans la classe économique. Comment expliquez-vous cela?

M. MCGREGOR: Je vais vous raconter un incident qui m'est arrivé. Il y a longtemps, lorsque nos avions étaient des DC-3, un monsieur que vous connaissez tous, M. Howe, téléphone et dit: «Je veux vous voir d'urgence. Pouvez-vous venir?» Je lui réponds: «Très bien, le prochain avion décolle dans environ 45 minutes.» J'avais tout juste le temps de me rendre à l'aéroport. En franchissant la porte j'ai dit à mon adjoint «Essayez de me retenir une place.» On lui a répondu que toutes les places étaient prises, mais qu'on pourrait me transporter sur le pont. A mon arrivée à l'aéroport, je fus introduit dans la cabine où il y avait trois personnes. Deux d'entre elles étaient un couple allant à Windsor, alors que l'avion allait à Windsor à partir de Montréal, avec escales à Ottawa et Toronto. Je l'ai vu regarder dans la cabine deux ou trois fois et il a fini par dire: «Avez-vous eu de la difficulté à retenir un siège»? et je lui ai répondu: «non». C'était la vérité. Il dit: «Il est bien curieux qu'on n'ait accepté de me prendre à bord qu'à la dernière minute. Lorsque la ligne aérienne a téléphoné nous avons dû nous hâter terriblement pour nous rendre à l'aéroport à temps pour prendre l'avion». J'ai dit «oui». Il a dit: «Comment expliquez-vous cela». Et j'ai répondu: «Je ne sais pas», et je ne savais pas. Mais j'ai pris la décision de me renseigner dès mon retour à Ottawa.

Lorsque je suis arrivé à Ottawa, je me suis rendu au bureau du gérant à la gare et j'ai demandé à parler à la direction des réservations à Toronto. J'ai dit: «J'étais dans tel avion allant de Montréal à Ottawa, à bord duquel il y avait trois passagers payants et un non payants. Quelle est votre explication?»

Et mon interlocuteur de répondre: «Ah oui, un avion a été retenu au sol à Moncton à cause d'une déficience mécanique et il transportait 19 passagers qui s'attendaient à faire la correspondance avec le nôtre allant de Montréal à Ottawa».

Dans cette situation, il arrive que nous ayons sept, huit, dix ou douze sièges vacants. Je ne sais pas si l'explication s'applique au cas que vous décrivez. Mais nous ne gardons pas de sièges en réserve. Naturellement, nous ne disons pas que tous nos sièges sont vendus si nous ne croyons pas que c'est la vérité. L'installation Reservec enregistre le nombre de réservations demandées à différents endroits du réseau et le garde dans sa mémoire mécanique. Le nombre de réservations possibles inscrit dans le tiroir de la mémoire équivaut au nombre de sièges, ou à peu près, que contient l'avion et la déclaration «arrêter, sièges tous vendus» n'apparaît que lorsque tous les sièges de l'avion sont réservés. S'il y a eu de nombreuses réservations par des passagers qui avaient l'intention de prendre l'avion mais qui ne se rendent pas, ces sièges restent libres. Telle est la situation, à moins que les passagers n'aient téléphoné qu'ils ont changé d'idée, ce qu'ils négligent souvent de faire.

M. GRÉGOIRE: Vous êtes-vous renseigné au sujet du nombre d'annulations par ces gens qui ont fait des réservations pour deux ou trois sièges? Avez-vous une moyenne et faites-vous des réservations pour une capacité moyenne de l'avion en établissant une comparaison?

M. MCGREGOR: Il y a certaines opérations—je ne sais si je dois les énumérer—qui font que la situation est chronique. Sur certaines routes, les gens agissent exactement comme vous l'avez décrit. Ils ne savent pas quand leurs affaires seront terminées et réservent des places sur trois avions de suite. Ils ne pensent jamais à annuler celles qu'ils décident de ne pas utiliser. Ces personnes qui ne se rendent pas créent un problème chronique. Nous tenons un registre complet, par route et souvent par envolée, des clients qui ne se présentent pas. Cependant, nous n'osons pas présumer que, par exemple, huit ou dix personnes ne se rendront pas pour prendre un avion et, par conséquent, nous ne pouvons pas vendre les places.

M. GRÉGOIRE: Perdez-vous beaucoup de trafic à cause des gens qui font des réservations et ne se montrent pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MONTEITH: Gardez-vous les noms de ceux qui ne tiennent pas parole?

M. MCGREGOR: Le problème des clients absents nous a tellement émus jadis que nous avions commencé à faire une triple vérification aux adresses qui nous avaient été données, la plupart étant des chambres d'hôtel au Royal York, par exemple, et nous avons constaté que pour une chambre à deux lits de l'hôtel Royal York, nous avions dix ou onze réservations. Nous avons commencé à téléphoner à ces chambres pour dire à son occupant «voici, nous trouvons que pour votre numéro de chambre il y a deux réservations pour un avion, deux pour un autre et trois pour un troisième; que voulez-vous au juste?» Le client optait pour un avion qui, en général, était le dernier. Nous disions «très bien» et dégagions les autres sièges. Quinze minutes plus tard nous effectuions une autre vérification qui révélait que les mêmes intéressés avaient retenu des sièges sur les autres avions. Le problème n'est pas facile et c'est une des raisons pour lesquelles nous avons été critiqués parfois relativement à notre procédure de confirmer les réservations.

Grâce à notre système de confirmation le nombre de personnes qui ne se rendent pas après avoir fait des réservations représente une petite fraction de celui que les transporteurs américains connaissent. Ces transporteurs songent maintenant à imposer des peines aux absents mais il est presque impossible d'appliquer ce système. Il y a toujours une certaine dose de trichage entre lignes aériennes. Quelqu'un se rendra en hâte à une ligne aérienne en disant

qu'une autre ligne aérienne cherche à imposer une amende de $5 pour les absents et l'employé de la ligne aérienne déclare que sa société ne le ferait pas et la situation s'éternise. Le problème des absences est sérieux. Il est la cause que des sièges vides auraient pu être occupés par des passagers authentiques. Ce problème ennuie beaucoup les lignes aériennes et elles y ont consacré beaucoup de temps. Je répète que le problème est peut-être plus aigu pour d'autres que pour Air Canada.

M. GRÉGOIRE: D'autres lignes aériennes ont à faire face à ce problème?

M. MCGREGOR: Chaque ligne aérienne connaît ce problème.

M. GRÉGOIRE: Essayez-vous de le résoudre?

M. MCGREGOR: Nous n'avons pas réussi à trouver une solution. Les Américains ont essayé trois fois de suite à un an d'intervalle d'imposer des amendes, mais ils n'ont jamais réussi. Supposons qu'un quidam se présente avec un billet pour un avion déjà parti et qu'il dise: «Je veux un remboursement». Nous disons «très bien». Nous vous rembourserons votre argent moins $5 d'amende pour votre absence». Il dira: «Qu'est-ce que cela signifie, j'ai téléphoné à votre bureau des réservations et j'ai dit à la préposée que je ne prendrais pas cet avion». Il est impossible de dire à l'individu qu'il est un menteur.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais vous poser une autre question à l'égard des services. Dans l'exercice de vos fonctions vous arrive-t-il de voyager par Air Canada?

M. MCGREGOR: Oui, sur une distance totale d'environ 40,000 milles par année.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous jamais été sur un avion pendant l'heure du déjeuner.

M. MCGREGOR: Oui, souvent.

M. GRÉGOIRE: Que pensez-vous du repas que vous a servi Air Canada?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas eu à m'en plaindre.

M. GRÉGOIRE: Que pensez-vous des repas servis en général par Air Canada?

M. MCGREGOR: Je les crois très satisfaisants, monsieur Grégoire.

Pour revenir à la question des gens qui retiennent des billets pour ensuite briller par leur absence, voici des pourcentages à cet égard intéressant quatre trimestres représentatifs, mais je ne veux pas vous ennuyer en en donnant lecture au complet; je m'en tiendrai plutôt aux pourcentages du deuxième trimestre de 1962 qui débute en avril. Pour l'ensemble des lignes aériennes, la moyenne des voyageurs qui ne se sont pas présentés s'établit à 10.2 p. 100. Celle de l'*American Air Lines* à 8.5. L'*Eastern Air Lines* ne nous a pas communiqué de rapport bien qu'elle le fasse d'habitude. La moyenne de la *Trans-World Air Lines* est de 10.9 et celle d'Air-Canada 5.8. La moyenne relative aux autres trimestres de l'année est à peu près semblable, toute proportion gardée.

M. GRÉGOIRE: Sauf erreur, M. Balcer a donné à entendre cet après-midi que les députés qui reviennent de Paris ou de certains autres pays, utilisent la B.O.A.C., Air France ou K.L.M. au lieu d'Air-Canada. Avez-vous fait une enquête à ce sujet?

M. LLOYD: Monsieur le président, je fais appel au règlement. Je ne sais pas jusqu'à quel point on continuera à taxer notre patience mais, étant donné la modestie excessive du député qui veut maintenant poser des questions, je dois dire qu'il en a eu l'occasion et s'il veut demander des renseignements sur des sujets que nous avons discutés, ce bienveillant Québecois nous obligerait beaucoup s'il reconnaissait qu'il s'agit là de redites et s'il voulait bien prendre connaissance des réponses pertinentes dans le compte rendu des procès-verbaux et témoignages du Comité. Il faut bien mettre le holà quelque part si le Comité entend poursuivre ses travaux.

M. GRÉGOIRE: Si les questions que je pose ont déjà été posées et qu'on y a répondu, je suis sûr que le président me le dira et alors j'en prendrai connaissance dans le compte rendu des procès-verbaux et témoignages. Mais si elles n'ont pas été posées, je pense avoir le droit de les poser; j'en ai le privilège.

M. LLOYD: Monsieur le président, le privilège dont parle l'honorable député est accordé à tous les membres du Comité, mais l'honorable député se rendra sûrement compte de la patience et de l'indulgence que nous avons temoignées en lui permettant de poser des questions auxquelles on aurait pu répondre facilement de bien des manières.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lloyd, je comprends votre attitude et j'espère que M. Grégoire s'en tiendra à la proposition selon laquelle le nombre des questions relatives à ce domaine sera maintenu à un minimum. M. Balcer a bel et bien parlé de ce sujet tantôt, mais je me demandais si la question de M. Grégoire s'y rattachait vraiment.

M. GRÉGOIRE: Ma question n'était pas du tout la même que la question posée par M. Balcer.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur Grégoire; permettez que je termine. La question de M. Grégoire peut fort bien se rattacher à un domaine tout à fait différent de celui auquel la question de M. Balcer se rapportait. Je pense que nous devrions permettre à M. Grégoire de terminer sa question afin que nous soyons en mesure de juger. Je voudrais maintenir au Comité le même esprit qui y régnait dans le passé. Cet esprit reflète la collaboration de chacun des membres du Comité et n'est pas imposé par le président; j'espère que cet esprit prévaudra.

M. GRÉGOIRE: Ma question n'est pas du tout la même que celle de M. Balcer.

Le PRÉSIDENT: Posez votre question maintenant.

M. GRÉGOIRE: Peut-être que la raison pour laquelle ces fonctionnaires utilisent les transporteurs étrangers c'est que le service fourni par Air-Canada est inférieur à celui de la B.O.A.C., d'Air-France et de la K.L.M. Avez-vous comparé le service que fournit Air-Canada à l'occasion d'envolées outre-mer avec le service que procurent les transporteurs étrangers et, dans le cas de l'affirmative, quel a été le résultat de cette comparaison?

M. MCGREGOR: Nous faisons deux fois par année le relevé des normes de nos services et nous en comparons les résultats avec ceux de notre relevé correspondant de l'année précédente. Nous transportons beaucoup plus que la moitié des usagers de ces itinéraires et je ne crois pas que nous devions nous inquiéter de la norme de nos services.

M. GRÉGOIRE: Je voudrais savoir si vous établissez une comparaison entre le service fourni par Air-Canada et le service fourni par d'autres lignes aériennes.

M. MCGREGOR: Oui. Nous avons des gens qui empruntent ces itinéraires aussi souvent que la chose est possible.

M. GRÉGOIRE: Quel a été le résultat de vos enquêtes?

M. MCGREGOR: Nous sommes très satisfaits de la norme de nos services par comparaison avec celle des services fournis par les autres compagnies. On nous fait souvent des compliments à cet égard; parfois les comparaisons sont odieuses pour les autres lignes aériennes.

M. PRITTIE: Monsieur le président, je n'ai voyagé que dans les avions d'Air-Canada et de l'*United Eastern*, mais le service que procure Air-Canada est de beaucoup supérieur.

M. MCGREGOR: Je vous remercie beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Nous passerons maintenant à l'étude de l'article relatif au matériel et aux installations. Je demanderais qu'on présente une motion portant que nous avons étudié tous les articles jusqu'à l'article relatif au matériel et aux installations.

M. NUGENT: Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions. Il arrive parfois que le billet d'une place est retenu par plusieurs personnes, comment cela se produit-il?

M. MCGREGOR: Je vais vous l'expliquer. Supposons que M. Dupont se présente dans un bureau pour retenir une place pour l'envolée 123 prévue pour le mardi suivant. La vendeuse prend une carte qu'elle remplit correctement, du moins à ce qu'elle pense, puis la dépose dans l'appareil «transactor ReserVec» qui retourne la carte indiquant que M. Dupont a maintenant retenu un billet. M. Dupont quitte le bureau très heureux mais, de fait, il a retenu un billet pour l'envolée 123 prévue pour le lundi suivant au lieu du mardi. La place qu'il va tenter d'occuper pour cette envolée n'a pas encore été retenue aux yeux de l'appareil ReserVec. Je puis me présenter au bureau pour retenir une place pour l'envolée 123 de mardi, la vendeuse demandera à l'appareil ReserVec de retenir un billet et l'appareil ReserVec me retiendra alors un billet pour cette envolée. Le mardi en question, M. Dupont et moi nous nous acheminerons vers le même siège.

M. NUGENT: Je vous remercie, monsieur McGregor.

M. MCGREGOR: Cela peut se produire d'autres façons aussi.

M. PRITTIE: Monsieur le président, je propose que l'étude des deux premiers articles soit considérée comme étant terminée et que nous procédions à l'étude de l'article relatif au matériel et aux installations.

M. LIOYD: J'appuie la motion.

(La motion est agréée.)

Le PRÉSIDENT: Nous passons donc à l'étude du matériel et des installations.

M. LLOYD: Monsieur le président, je me demande si, pour épargner une foule de questions, M. McGregor ne pourrait pas nous expliquer ce que comportent les modifications qu'on a apportées à l'avion DC-8F par rapport à l'avion DC-8 et ce qui, au fonds, constitue la différence dans le genre de matériel utilisé, et aussi le service que l'on peut attendre de l'avion DC-9 et qu'on n'obtient pas présentement de l'avion DC-8.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, j'apprécie beaucoup cette façon d'aborder un sujet. On pose parfois une kyrielle de questions dont les réponses nécessitent parfois passablement de recherches lorsque le député tient vraiment à être renseigné ou à soutenir une certaine thèse. Le genre de questions que l'on vient de poser est très apprécié car il nous permet d'exposer la situation en nos propres mots.

Je demanderais d'abord à M. Seagrim de m'interrompre pour faire une mise au point si je me trompe.

L'avion DC-8F n'est pas un avion DC-8 modifié, dans le sens normal de ce mot. Bien que ce soit essentiellement le même avion, construit dans le même appareil de montage, l'infrastructure a été renforcée à certains endroits permettant un poids brut plus élevé. Autres modifications fondamentales: plancher de cargaison renforcé, capable de supporter un poids plus élevé, par pied carré, que le plancher ordinaire des voyageurs; large porte double, à babord, avant l'arrêtier-avant de l'aile; moteurs à ventilateur Pratt et Whitney au lieu de moteurs à dégagement; cloison amovible, dans l'un des modèles de l'avion DC-8F, permettant le réglage universel de l'aire réservée au transport des marchandises et des voyageurs. Voilà à peu près ce qui en est, à moins que vous n'ayez autre chose à ajouter, monsieur Seagrim.

M. SEAGRIM: Non.

M. PRITTIE: M. Lloyd a parlé de l'avion DC-9; cet avion remplacera-t-il le DC-8?

M. MCGREGOR: Excusez-moi, je pensais qu'il parlait du DC-8F et du DC-8 ordinaire.

Le DC-9 est une toute autre affaire; c'est un avion beaucoup plus petit à tous les points de vue: dimensions, places, poids brut, etc., et la position du moteur est tout à fait différente. Les moteurs, tant du DC-8 que du DC-8F sont montés sur l'aile tandis que ceux du DC-9 sont montés à l'arrière du fuselage, et il n'y en a que deux.

M. BALCER: Allez-vous les doter de moteurs Pratt et Whitney à ventilateur?

M. MCGREGOR: Pour le DC-9, le moteur sera plus petit que celui du DC-8F et aura une poussée un peu moins forte.

M. RIDEOUT: Seront-ils interchangeables?

M. MCGREGOR: Non.

M. ADDISON: On a demandé au ministre à la Chambre pourquoi Air-Canada ne dotait pas tous ses avions d'un appareil enregistreur des performances. Pourriez-vous répondre à cette question?

M. MCGREGOR: Très bien. Ces appareils ont été mis au point il y a trois ou quatre ans et, comme pour toutes les innovations de ce genre, le premier modèle ne donnait pas tout à fait satisfaction. Il était restreint à environ six ou sept éléments divers d'enregistrement, mais je ne suis pas sûr de pouvoir les indiquer tous correctement. Toutefois, l'appareil enregistrait la latitude, la direction et la vitesse de l'avion, la force de gravité qui est de 32 pieds par seconde, et, je pense, l'altitude. Cependant, il est bien d'autres choses qu'il est souhaitable de connaître quant aux performances d'un avion en vol, et comme c'est souvent le cas des premiers modèles, celui-là ne donnait pas tout à fait satisfaction. Un certain appareil enregistreur comprenait environ 120 bandes de fréquences, et un autre 75. Nous avons examiné ces divers appareils et avons conclu que l'appareil à six bandes serait d'une ampleur trop restreinte pour nos exigences. Nous en avons fait l'essai dans l'un de nos appareils et c'est bien ce que nous avons constaté. Nous sommes à peu près certains maintenant que nous opterons pour un appareil multi-bandes que nous installerons en temps et lieu. Mais il s'agissait pour nous de ne pas affecter des sommes à un modèle d'envergure restreinte alors que nous étions sûrs qu'au cours de la première année on mettrait au point un modèle plus perfectionné.

M. ADDISON: Depuis quand les modèles plus perfectionnés sont-ils disponibles?

M. MCGREGOR: J'ai su pour la première fois qu'on s'en était servi lors de l'accident du B.A.C. 111 survenu en Angleterre il y a quelques semaines.

M. SEAGRIM: Permettez-moi d'interrompre. En avril dernier, nous avons doté l'un de nos avions d'un de ces appareils perfectionnés enregistreur des performances. C'est depuis lors que nous avons décidé d'en installer dans tous nos avions et nous avons prévu les crédits nécessaires à cette fin dans notre budget de 1964. Nous serons alors la première compagnie d'aviation à faire installer ce genre d'appareil très perfectionné.

M. MCGREGOR: Selon moi, cette question a été soulevée à la Chambre à cause de l'accident survenu vendredi dernier. Mais, ces appareils enregistreurs ne fournissent pas des renseignements complets. Si l'appareil enregistreur n'a pas été endommagé lors de l'accident—ce dont je doute à en juger par la façon dont l'appareil a éclaté, car même si l'appareil est muni d'une enveloppe semi-blindée il n'aurait pas pu résister—il aurait pu fort bien indiquer que l'avion avait pris son envolée normalement, avait atteint une vitesse normale, s'était

élevé normalement, comme je l'ai dit ce matin, jusqu'à 3,000 pieds et s'était mis soudainement à perdre beaucoup d'altitude sans que l'enregistreur en fournisse l'explication pour autant. Ainsi, on comprend fort bien que lors d'un accident de ce genre—qui arrive rarement, Dieu merci—que l'appareil enregistreur fournisse peu ou pas de renseignements.

M. RHÉAUME: M. McGregor pourrait-il formuler des observations sur la question de savoir si les dispositions que les équipages sont tenus de prendre pour la lutte contre le bruit compliquent davantage la situation et augmentent les risques d'accidents quant à la vitesse de l'avion qui prend son envol pour atteindre ensuite l'altitude nécessaire.

M. MCGREGOR: Êtes-vous pilote?

M. RHÉAUME: Non, pas précisément.

M. MCGREGOR: Je vois. Je suppose que vous partagez mon avis quant à la lutte contre le bruit. On éprouve une sensation pénible lorsque l'ascension à vitesse réduite augmente le bruit, je suis sûr que la réponse à votre question est non; cela n'a pas accru les risques d'accidents car même s'il y a réduction de vitesse pendant la montée à partir du décollage, on ne permet jamais que la vitesse soit réduite au point où normalement le moteur étoufferait. Mais, j'avoue qu'il s'agit là d'une sensation qui cause assez de malaise.

M. RHÉAUME: D'après un certain rapport, il semblerait que le 707 qui s'est écrasé dans la Baie d'Idlewild s'efforçait de respecter certains règlements du silence et que, n'eût été cela, d'autres méthodes auraient été employées et l'avion ne serait pas tombé dans la baie.

M. MCGREGOR: Je ne pense pas avoir pris connaissance de ce rapport.

M. MITCHELL: Que faites-vous avec les avions retirés du service, par exemple un Super Connie?

M. MCGREGOR: Nous avons vendu le dernier. Permettez-moi de dire d'abord que, grâce à la prévision relative au matériel, nous savions depuis quelques années que ces avions seraient retirés du service. Nous savions aussi qu'il nous faudrait d'autres longs courriers et c'est pourquoi lorsque nous avons fait l'acquisition des deux derniers Super Connies nous avons tenu à conclure une entente avec le fabriquant quant à leur rachat. Normalement, nous aurions ainsi disposé de deux d'entre elles. Quant aux autres, nous les avons mis sur le marché et les avons vendu à mesure qu'ils devenaient désuets. Nous les avons vendus à divers prix mais dans aucun cas avons-nous réussi à rayer complètement de nos livres la valeur comptable de l'avion; nous avons vendu le dernier il y a environ deux semaines.

M. MITCHELL: Ils n'avaient pas atteint leur entière dépréciation, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non, c'est que l'avion supersonique à réaction les a supplantés.

M. HAHN: J'ai une question à poser au sujet du moteur à tube de dégagement. Vous avez aussi le moteur à ventilateur. Du point de vue du fonctionnement, quelle est la différence entre les deux? L'un de ces moteurs donne-t-il un meilleur rendement que l'autre?

M. MCGREGOR: C'est une question de degré. Le principe est quasi identique dans les deux cas. La *Rolls Royce* a été la première à lancer le moteur à tube de dégagement, et peut-être la dernière. Ce moteur comprend un étroit passage permettant à l'air de le traverser. Le fabricant américain a dit que le principe ne valait rien mais, plus tard, il a décidé qu'il était bon et qu'il en ferait l'application. Il a appelé son moteur un moteur à ventilateur. Mais le principe est le même dans les deux cas. De l'air supplémentaire circule autour du moteur

proprement dit tandis que le reste de l'air traverse le moteur de la façon ordinaire. Plus le dégagement se fait rapidement plus grande est l'économie de carburant.

M. HAHN: Dans votre rapport, vous dites que le moteur Dart de la *Rolls Royce* a une durée de service de 4,200 heures. Comment cette durée se compare-t-elle à celle du DC-8?

M. MCGREGOR: Vous avez raison. Mais, depuis que j'ai rédigé ce rapport, cette durée de service est passée à 4,800 heures. Ni le moteur Tyne ni le moteur Conway n'ont une aussi longue durée de service, bien que les deux donnent satisfaction dans leurs domaines.

M. SEAGRIM: La durée de service du Conway est de 4,600 heures sous réserve d'une vérification intermédiaire en atelier, et la durée de service du Tyne est de 2,200 heures actuellement.

M. HAHN: Je crois savoir que vous avez eu des difficultés avec vos premiers Vanguard. Comment le Vanguard se compare-t-il à l'Electra? Air Canada a choisi le Vanguard de préférence à l'Electra?

M. MCGREGOR: Vous avez parfaitement raison. Les Vanguard du premier modèle nous ont causé beaucoup de tracas. Le moteur, les hélices, la synchronisation et la cellule avaient des défauts. Ils nous ont créé beaucoup de difficultés même si l'on s'attend à certains défauts mécaniques lorsqu'il s'agit d'un nouvel avion. Nous avons choisi le Vanguard parce que nous savions que sa durée de service serait plus longue que celle de l'Electra. Nous étions certains que le Vanguard serait plus satisfaisant que l'autre. A l'essai, notre service de génie a découvert trois ou quatre défauts graves dans cet appreil, je veux dire l'Electra. Nous n'avons pas trouvé ces mêmes défauts dans le Vanguard. Il s'agissait d'une comparaison technique des deux appareils.

M. HAHN: Que dire du matériel au sol que votre réseau utilise d'un bout à l'autre du pays, par exemple les installations radio, de navigation et ainsi de suite? Du point de vue de la ligne aérienne, êtes-vous satisfaits de ces installations d'un bout à l'autre du pays?

M. MCGREGOR: Encore une fois, sous réserve de toute correction que pourrait apporter M. Seagrim, je dirais qu'aucune ligne aérienne n'est jamais entièrement satisfaite des installations et du matériel. Mais, selon moi, nous sommes très bien servis au Canada.

M. HAHN: Ma dernière question est celle-ci: comment se font le vol et la navigation lorsqu'il s'agit de traverser l'océan?

M. MCGREGOR: On se sert surtout du Loran.

M. BALCER: Plusieurs membres du Comité ont des questions à poser au sujet du DC-9. Nous ne savons pas quand commencer. Avant que nous nous y mettions, ne serait-il pas à propos pour M. McGregor de nous faire part de ses vues sur toute la question. C'est peut-être la meilleure manière de procéder. Je crois que cela vaudrait mieux que si nous posions des questions détaillées, l'un après l'autre, sans avoir été mis au courant de la situation, au préalable, par M. McGregor. Si le Comité est d'accord, M. McGregor pourrait nous présenter un tel exposé, ce qui mettrait peut-être fin aux questions.

Le PRÉSIDENT: C'est là une très bonne suggestion mais je crois qu'on a d'autres questions à poser. Le Comité reconnaîtra, je pense, que si nous abordons la question du DC-9 avant de demander à M. McGregor de nous exposer la situation, ça n'ira pas très bien. Avez-vous d'autres questions à poser, en dehors de celles qui se rapportent au DC-9?

M. PRITTIE: Ma question se rapporte à l'avion Viscount. M. Nugent en a parlé ce matin. Est-ce que cela donne quelque chose de réduire de cinq minutes la durée du trajet entre Montréal et Ottawa? A mon sens, cela ne

donne pas grand chose. Existe-t-il aujourd'hui un avion de faible capacité qu'on pourrait utiliser pour les courts trajets?

M. McGREGOR: Il existe des turbopropulseurs bimoteurs mais je ne crois pas qu'Air Canada ferait bien d'en acheter. Je pense qu'on se fait une fausse idée de ce que représente une réduction de cinq minutes dans le trajet entre Montréal et Ottawa. Des avions plus rapides et plus modernes sont utilisés entre Montréal et New York, entre Toronto et New York, et même jusqu'à Nassau ou quelque autre endroit des Caraïbes ou peut-être de la Floride. Dans ces cas, les voyageurs préfèrent l'avion à réaction au turbopropulseur même si la différence, en matière de durée du trajet, est relativement faible.

M. PRITTIE: Vous pourrez probablement répondre aussi à la question suivante. Songeriez-vous alors à remplacer les Viscount et les Vanguard par des DC-9?

M. McGREGOR: Comme je l'ai dit ce matin, d'après notre programme actuel, nous aurons encore 34 Viscount en 1973.

M. ROCK: En sommes-nous rendus à la question des DC-9?

Le PRÉSIDENT: Non, pas encore.

M. ROCK: J'aimerais savoir si Air Canada paie au ministère des Transports les mêmes taux que les autres lignes aériennes pour l'utilisation des installations et des services des aéroports?

M. McGREGOR: Oui.

M. PRITTIE: On ne vous fait pas un tarif de préférence parce que vous êtes une société d'État.

M. McGREGOR: Il y a des dames ici et, pour cette raison, je ne vous dirai pas le fond de ma pensée à ce sujet. Il ne s'agit pas des droits d'atterrissage, cependant, car ceux-ci sont uniformes et sont établis en fonction du poids brut de l'avion. Ce qui nous coûte cher c'est l'espace aux terminus.

M. ROCK: Que dire des terrains avoisinant l'aéroport? Vous arrive-t-il d'acheter des terrains et d'y ériger des hangars ou construisez-vous toujours vos hangars sur des terrains achetés par le ministère des Transports?

M. McGREGOR: Non, normalement, nous louons ces terrains, au moyen d'un bail à long terme, du ministère des Transports ou des autres autorités à qui appartiennent ces propriétés.

M. ROCK: J'ai encore une question à poser. Savez-vous combien coûte l'appareil d'enregistrement dont il a été question?

M. McGREGOR: Environ $75,000, je crois. Ici encore, M. Seagrim pourrait vous donner une réponse plus exacte.

M. SEAGRIM: Cet appareil coûte environ $16,000, plus les frais d'installation.

M. McGREGOR: Je pensais qu'il coûtait beaucoup plus cher; je suis très heureux d'apprendre cela.

M. SEAGRIM: Cet appareil particulier peut comprendre jusqu'à 175 canaux et chaque canal additionnel coûte $100.

M. DEACHMAN: Au sujet du DC-9 et du programme d'achat de nouveaux appareils d'Air-Canada, la société utilise-t-elle quelque critère général sous ce rapport? Vous avez sûrement certains principes dont vous vous inspirez lorsqu'il s'agit d'acheter des avions? Avant que nous abordions ce problème, il serait peut-être utile que vous nous fassiez part de votre opinion sur la question.

M. McGREGOR: C'est exactement ce que je ferais pour donner suite à la suggestion de M. Balcer.

M. RHÉAUME: Je remarque que, à l'heure actuelle, Air Canada a 22 Vanguard. Autant que vous sachiez, les autres lignes aériennes du monde utilisent-elles le Vanguard, monsieur McGregor?

M. McGREGOR: Il y a une autre ligne qui utilise présentement des Vanguard et c'est la *British-European Air Lines.*

M. RHÉAUME: Il s'agit d'un avion exclusif.

M. McGREGOR: Il est très exclusif, au grand désespoir du fabricant.

M. BALCER: Au moment où vous avez acheté le Vanguard, existait-il des avions à réaction, de moyen parcours, que vous auriez pu acheter?

M. McGREGOR: Nous avons commandé le Vanguard en 1956. Il y avait un Comet Mark I disponible. Je ne suis pas sûr que le premier modèle de la Caravelle ait été disponible à ce moment-là. En dehors du Comet, je ne me souviens pas qu'il y ait eu un autre avion à réaction disponible.

M. ADDISON: La société *Rolls Royce* fabriquait-elle un moteur correspondant au moteur Pratt and Whitney, qui se serait vendu à peu près le même prix?

M. McGREGOR: Le seul autre moteur semblable est le moteur Spey qui fait tout juste son apparition sur le marché.

M. ADDISON: S'il vous faut remplacer les deux avions récemment perdus dans des accidents et si vous avez l'intention d'acheter d'autres DC-8F, songeriez-vous à acheter un moteur britannique pour ces appareils?

M. McGREGOR: Je ne le crois pas dans ces cas particuliers. Peut-être le ferons-nous plus tard lorsque nous achèterons d'autres DC-8. Nous avons deux types principaux d'avions, le DC-8 muni d'un moteur Rolls Royce et le DC-8F muni d'un moteur Pratt and Whitney. S'il nous faut acheter un avion pour remplacer celui qui a été perdu vendredi dernier, il sera peut-être du type de celui qui a été perdu, c'est-à-dire un DC-8F, mais il se peut aussi que ce soit un DC-8. Subséquemment, tout dépendrait de nos besoins.

M. ADDISON: Le moteur Rolls Royce peut-il être installé dans le DC-8F?

M. McGREGOR: Je crains qu'il y ait malentendu. Je pensais que vous parliez d'un moteur pour le petit avion à réaction.

M. ADDISON: Non, je parlais d'un moteur semblable à celui qui est présentement utilisé dans le DC-8F.

M. McGREGOR: Oui, il y en a un, le Conway allongé qu'on installe dans le VC-10. Ce dernier est un avion qui a quatre moteurs à l'arrière. Je devrais peut-être demander à M. Seagrim de nous dire s'il pense que ce moteur pourrait être installé dans un DC-8.

M. SEAGRIM: Il pourrait y être installé mais cela ne serait pas à conseiller. Ce serait le troisième type de moteur qu'on trouverait dans notre flotte assez restreinte de DC-8. L'autre difficulté est que l'entretien de ce moteur ne s'est jamais fait et ne se fera probablement jamais pendant qu'il est installé dans le DC-8. L'installation exige l'accréditation de la *F.A.A.*, qui est l'autorité en matière d'accréditation dans le pays où l'avion est construit, et ce serait là une entreprise qui coûterait très cher. Ce moteur n'est supérieur sous aucun rapport au moteur DJT-3-D-3 de la Pratt and Whitney qui y est installé. D'après notre expérience, ce dernier moteur fonctionne extrêmement bien.

M. NUGENT: M. Hahn a mentionné le Vanguard, je crois, mais il y a aussi l'Electra et le Britannia. Est-ce que ce ne sont pas là des avions de grosseur semblable?

M. McGREGOR: Le Britannia est essentiellement un long courrier tandis que les deux autres que vous avez mentionnés sont essentiellement des moyens courriers.

M. NUGENT: Peut-il transporter à peu près le même nombre de voyageurs?

M. McGREGOR: Je crois qu'il est un peu plus gros.

M. NUGENT: Je ne saisis pas très bien la distinction que l'on fait entre un long courrier et un autre avion. Coûterait-il plus cher d'utiliser un long courrier pour des trajets plus courts?

M. MCGREGOR: Ils ont tendance à coûter plus cher. Si vous utilisez un long courrier, il peut faire n'importe quel trajet jusqu'à sa portée maximum. Un tel appareil n'est plus économique dès que vous l'utilisez pour des distances inférieures à sa portée minimum.

M. NUGENT: Pourriez-vous me donner une idée de la distance économique minimum du Britannia?

M. MCGREGOR: Si vous utilisez un Britannia régulièrement pour des trajets de moins de 1,000 milles, vous y perdriez.

M. NUGENT: J'ai posé ces questions pour plusieurs raisons. J'ai voyagé par Vanguard en plusieurs occasions, l'autre jour encore, et je lui ai toujours trouvé le même défaut, celui de vibrer. Il me semble loin d'être aussi confortable que le Viscount. Le Vanguard vibre tellement que vous devenez sourd et il semble que jusqu'ici tous les appareils Vanguard aient ce même défaut, est-ce exact?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que la plupart d'entre eux aient ce défaut, mais cela varie selon l'appareil, et aussi d'un vol à l'autre. Tout dépend du fonctionnement du dispositif de synchronisation, dispositif qui est censé maintenir les pales des hélices dans une position relativement angulaire de sorte que la pale d'une hélice qui va dans le sens opposé au côté adjacent tend à dépasser l'écart entre les deux autres. Si ce dispositif de synchronisation ne fonctionne pas bien, il y a vibration, comme vous l'avez dit, parce que ces immenses hélices tournoient.

M. NUGENT: Ce défaut semble particulier au Vanguard.

M. MCGREGOR: Je crois que le Vanguard est le seul avion au monde dont chaque hélice développe quelque 5,000 c.v.

M. NUGENT: J'ai entendu dire que si la société Air-Canada achetait des appareils de longue portée, elle trouverait des clients qui seraient prêts à noliser des avions pour des voyages outre-mer.

M. MCGREGOR: Oui et elle s'acculerait aussi à la faillite, si une telle chose était possible.

M. NUGENT: La *C.P.A.* utilise présentement des appareils Britannia, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Je crois que la *C.P.A.* vient tout juste de retirer ses Britannia. Ses représentants pourraient peut-être nous dire ce qui en est à ce sujet.

M. NUGENT: La *C.P.A.* utilise encore ces appareils à certains moments, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Monsieur Hamilton, désirez-vous faire quelque commentaire à ce propos?

M. JOHN B. HAMILTON (*directeur, Canadian Pacific Airlines*): Je n'ai aucun commentaire à faire. Ce n'est pas notre activité à nous qu'on est à examiner ici.

M. MCGREGOR: Nous sommes prêts à vous céder la place à n'importe quel moment. Nous sommes très heureux de ne pas avoir acheté d'appareils Britannia, si c'est cela que vous voulez savoir.

M. NUGENT: J'ai vu voler le Britannia. Je n'ai jamais voyagé par Britannia mais je crois savoir que le Britannia est très confortable si on le compare au Vanguard. La performance du Britannia a toujours piqué ma curiosité. Vous êtes à retirer les Vanguard, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: J'ai dit qu'en 1973, nous n'en aurions plus que 12. Nous commencerons à diminuer le nombre de notre flotte de Vanguard en 1969 ou vers ce temps-là.

M. NUGENT: Je suppose qu'il est trop tôt pour songer à la revente de ces appareils.

M. MCGREGOR: Au contraire, cette question nous préoccupe constamment.

M. NUGENT: Le fait qu'Air-Canada soit, pour ainsi dire, le seul usager de cet appareil et que le fabricant n'ait pu trouver aucun autre acheteur influera-t-il sur la revente des appareils?

M. MCGREGOR: Je ne le sais pas. Tout ce que je puis vous dire c'est que la semaine dernière une société aérienne sud-américaine a fait une véritable enquête à ce sujet et qu'elle a demandé combien nous pouvions disposer de Vanguard, à quel moment et à quel prix?

M. NUGENT: Il s'agissait, n'est-ce pas, d'une demande de renseignements sérieuse?

M. MCGREGOR: En effet.

M. NUGENT: Parfois il y a un fossé entre une demande de renseignements sincère et une vente véritable?

M. MCGREGOR: Ce cas se présente souvent.

M. PUGH: Pour ce qui regarde le confort des voyageurs, je sais qu'il est impossible d'éliminer les vibrations dans le Vanguard, mais est-il possible d'assourdir les bruits à l'intérieur de la cabine?

M. MCGREGOR: Voulez-vous dire les conversations bruyantes des voyageurs?

M. PUGH: Non, si nous pouvions exercer une certaine maîtrise sur les voyageurs, nous pourrions probablement faire de même ici. Ce dont je veux parler ce sont les vibrations qui tendent à desserrer les petites pièces à l'intérieur de la cabine. Il me semble que si ces aéronefs doivent être en service longtemps, il importe que l'on s'occupe de cette question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pugh, auriez-vous l'obligeance de parler un peu plus fort, s'il-vous-plaît?

M. PUGH: J'ai voyagé à bord de plusieurs de ces aéronefs et j'ai remarqué qu'il y avait un bruit de voix dans la cabine avant.

M. MCGREGOR: Rappelons-nous ceci: les gens sont portés à se souvenir indéfiniment d'une situation déplaisante dans laquelle ils se sont trouvés à un moment donné.

Depuis la mise en service des Vanguard, nous pouvons dire que les vibrations ont considérablement diminué et qu'elles continueront de diminuer.

Nous avons acheté et payé 23 Vanguard; il y en a actuellement 22 en service. Le 23e se trouve encore à l'usine avec laquelle nous avons conclu l'entente qu'elle doit, à ses propres frais, éprouver l'aéronef, le mettre au point et vérifier les modifications fondamentales qui seraient propres à réduire les vibrations. Nous n'avons pas vu l'aéronef depuis qu'il est terminé car il se trouve encore à Weybridge. On nous a laissé entendre qu'on l'avait amélioré considérablement en y apportant de minimes modifications. Nous nous proposons d'en prendre livraison dans les prochains six mois. Si les améliorations se révèlent telles qu'on nous le laisse croire, nous apporterons les mêmes modifications aux autres avions de notre flotte de Vanguard.

M. PUGH: La société se charge-t-elle d'apporter ces modifications?

M. MCGREGOR: Selon toute apparence, elle nous fournira toutes les pièces avec garantie.

M. PUGH: Depuis combien de temps a-t-elle cet avion?

M. MCGREGOR: Sa construction fut terminée à la fin de l'année dernière.

M. BALCER: Combien un Vanguard coûte-t-il?

M. MCGREGOR: Environ trois millions et demi de dollars.

M. HAHN: Pourquoi seules Air Canada et la B.E.A., emploient-elles les Vanguard?

M. McGREGOR: Je pense qu'on peut dire avec raison que l'Electra, mis sur le marché plus tôt, a accaparé une bonne partie du marché qui aurait dû normalement revenir au Vanguard.

M. ROCK: Air Canada s'occupe-t-elle de l'entretien et de la remise en état de ces avions?

M. McGREGOR: Oui.

M. ROCK: A votre avis, est-il plus économique et plus avantageux du point de vue du service que la société fasse ces travaux à ses ateliers de réparation situés en divers endroits plutôt que de les confier à la société d'où elle a acheté les avions en cause?

M. McGREGOR: Oui, beaucoup plus économique.

M. ROCK: Et ainsi votre société obtient-elle un meilleur service?

M. McGREGOR: Oui, car quiconque s'occupe de ce genre de travaux à forfait désire savoir quand l'avion à réparer arrivera à son atelier et quand il devra terminer les travaux; tandis que les travaux de réparation et de remise en état peuvent être faits dans notre atelier sans nuire à l'horaire de la société. Nous pouvons faire effectuer les travaux d'entretien lorsque l'aéronef peut être libéré. Il y a peut-être un désavantage, bien minime il faut l'avouer, à ce que la société s'occupe elle-même des travaux d'entretien et de remise en état; il semble qu'elle emploie un grand nombre d'employés comparativement à une société qui fait faire ces travaux à forfait. Il lui en coûte plus cher mais, ayant un nombre moindre d'employés à son service, cela semble plus avantageux.

M. GRANGER: Je désire poser une question au sujet du vol dans n'importe quelles conditions atmosphériques. Je crois savoir qu'on a pratiqué des expériences de grande envergure dans ce domaine afin que les atterrissages puissent s'effectuer d'une façon entièrement automatique lorsque la visibilité est restreinte en employant ce que je désignerais sous le nom d'un radar-sonar relié à la commande automatique.

M. McGREGOR: Vous avez parfaitement raison; on a fait beaucoup de progrès dans ce domaine. Cela se rattache à la question du pilote automatique. On a allégué qu'un avion peut atterrir alors que la visibilité est à peu près nulle. Nous nous sommes montrés sceptiques à ce sujet. Mais il est vrai que ce que nous désignons sous le nom de limites permises de visibilité et de plafond a été modifié considérablement, grâce à certains appareils. Comme vous le savez, les lignes aériennes exploitent leur service selon le principe de «sécurité en cas de panne»; si une pièce cesse de fonctionner, il y a un dispositif automatique de secours qui empêche les catastrophes.

On a fait auprès de nous plusieurs démarches au sujet d'un système d'atterrissage automatique. Je crois que le plus efficace serait le triple emploi. Je suis convaincu que bientôt cet emploi sera en vigueur et qu'il s'améliorera sans cesse. Mais, à mon avis, ce système doit atteindre un degré de perfectionnement tel que la ligne aérienne puisse y faire entièrement confiance. Il semble impossible que ces progrès se réaliseront sous peu. Évidemment, le pilote doit posséder la compétence voulue pour diriger l'appareil si les derniers stades de l'atterrissage ne le satisfont pas; aucune machine ne saurait remplacer son jugement.

M. MITCHELL: Naguère les autorités du ministère des Transports m'ont informé qu'elles faisaient installer un VOR à l'aéroport de Sudbury. Je sais bien ce qu'est un VO mais dans le temps je n'avais aucune idée de ce qu'était un VOR. J'ai dû communiquer avec trois ou quatre fonctionnaires du ministère des Transports avant de trouver quelqu'un qui puisse me fournir des explications à ce sujet; le sigle signifie radiophare omnidirectionnel. C'est une chose merveilleuse.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser une question, monsieur Deachman?

M. DEACHMAN: J'aimerais simplement faire une remarque, monsieur le président.

En 1950, j'ai entendu M. McNamara parler de la question des dispositifs d'atterrissage automatique et la réponse qu'il a fournie à ce moment-là ressemblait beaucoup à celle qu'il vient de donner.

M. MCGREGOR: Oui. Il y a treize ans, nous avons installé un de ces dispositifs. Un avion muni de ce dispositif avait, semble-t-il, pris des dispositions pour supprimer son train d'atterrissage mais, évidemment, il était interdit de le faire. Les progrès se font lentement dans ces domaines compliqués.

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous maintenant demander à M. McGregor de nous présenter l'exposé dont il a été question.

M. FORBES: D'abord, qu'il me soit permis de poser la question suivante. Les deux DC-3 sont-ils toujours en service et, dans le cas de l'affirmative, sur quel trajet les employez-vous?

M. MCGREGOR: Non, nous ne les avons plus.

M. FORBES: Par quels appareils les avez-vous remplacés?

M. MCGREGOR: Par aucun autre; Air Canada ne dessert plus cette région.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McGregor, auriez-vous l'obligeance de nous faire part de votre exposé?

M. MCGREGOR: Tout d'abord, je dois vous dire que je suis au courant de la vive controverse qu'a soulevée le choix du petit avion à réaction. On a considérablement exagéré les choses, tout d'abord en disant qu'Air Canada doit commander 50 avions au coût global de 200 millions de dollars et six avions valant jusqu'à 24 millions de dollars. Ces affirmations ont étonné et embarrassé un grand nombre de personnes.

Nous espérons que dans quelque temps nous serons en mesure de posséder un genre d'avion qui, avec un gros réacteur permettant la navigation subsonique, permettra à notre flotte de compter deux genres d'avions. Même les gens de la Société se sont moqués de cette idée, mais elle est réalisable et ce genre de flotte permettra à la société de réaliser d'immenses économies.

Néanmoins, nous avons abordé la question du choix d'un petit avion à réaction—et j'emploie le mot à bon escient—croyant faire un bon choix du point de vue technique et économique s'harmonisant à la flotte particulière d'Air Canada composée de deux catégories de turbopropulsés et d'un réacté subsonique à long rayon.

Nous en voulions un au rayon d'action suffisant pour faire jonction à quelque 1,200 milles, le rayon économique des DC-8.

En théorie, cela ne nous permettait d'étudier que deux genres d'avions qui composeraient la flotte dans un avenir lointain. Nous voulions aussi obtenir un avion dont le nombre de sièges serait plutôt restreint afin de ne pas diminuer la fréquence des vols sur les trajets sur lesquels il serait en service. S'il était trop grand, nous ne pourrions assurer que deux vols par jour. Nous désirions obtenir un avion de la plus haute perfection mécanique pour des raisons de sécurité évidentes. Nous voulions un avion dont la fabrication serait le plus économique possible dans la classe des subsoniques. Compte tenu de ces trois principaux objectifs, nous avons décidé de procéder à une analyse technique et économique de cinq genres différents d'avions. Tous, sauf deux, avaient leurs moteurs jumaux à l'arrière. Deux étaient des trimoteurs, le Boeing 727, et le de Havilland Trident, et de trois bimoteurs, la BAC-111, la Caravelle et le Douglas DC-9. L'âge chronologique de ces avions diffère considérablement.

Une version de la Caravelle est en service depuis neuf ans. Le BAC-111 devait être mis en service au début de l'automne dernier et le DC-9 devait entrer en service probablement au mois d'avril 1965.

Il était donc évident que nous devions mettre de côté deux des gros trimoteurs à cause de divers facteurs dont il fallait tenir compte par rapport à notre flotte d'avions mais non par rapport à ces appareils eux-mêmes. Les remarques que je formule et qui semblent défavorables aux avions ne s'appliquent pas nécessairement aux avions (a), (b) ou (c). Mais elles s'y appliquent lorsqu'il s'agit de choisir un avion propre à faire partie de la flotte d'Air-Canada.

Pendant notre examen desdits avions, nous avons aussi étudié le DC-8, non parce que nous croyions qu'il serait avantageux de le choisir pour le genre de service que nous exploitons, mais parce que nous désirions nous en servir comme point de comparaison avec les autres avions quant aux frais et aux conditions d'exploitation. Nous avons fait voler ces divers avions en théorie, ce qui n'est pas aussi simple qu'il semble.

Nous connaissions la distance franchissable, la consommation de combustible et la charge probable de l'avion, ainsi que la quantité de combustible contenu dans l'avion; nous l'avons fait décoller et voler fictivement sur le trajet voulu dans des conditions données de vent contraire, en tenant compte des réserves de combustible subsidiaires, et ainsi nous avons pu calculer combien il en coûterait pour mettre cet avion en service, à moins que les prix du combustible ne changent considérablement; cet aspect influerait à peu près de la même façon sur le coût des cinq avions.

Cette étude a porté sur les cinq avions; finalement nous avons classé chaque avion: les premier, deuxième, troisième, quatrième et cinquième rangs, compte tenu de l'admissibilité du point de vue de l'acceptabilité par le pilote, de la fréquence des vols, de l'admissibilité de la part du voyageur et de l'économie, etc.

Le BAC-111 et le DC-9 se ressemblent quant à la forme et aux dimensions en général. Je dois dire que lorsque nous avons examiné ces deux avions en vue de déterminer dans quelle mesure ils correspondaient aux exigences d'Air-Canada, nous avons constaté que le DC-9 venait en tête; la recommandation présentée au Conseil d'administration s'appuie sur les renseignements techniques que nous avions recueillis et sur l'étude économique de l'avion.

Naturellement outre le point de vue économique et le bon fonctionnement de l'avion, le Conseil d'administration a voulu examiner d'autres aspects. Je lui ai remis une liste de certains éléments dont il fallait tenir compte, tels l'emploi de la main-d'œuvre canadienne, les dates de livraison, le désir d'Air-Canada d'amélior la balance du commerce tant avec le Royaume-Uni qu'avec les États-Unis ainsi que des considérations d'ordre économique et technique. Après qu'il eut pris connaissance de ces éléments et de ces considérations, le Conseil d'administration a choisi à l'unanimité le DC-9.

Voilà un bien bref résumé du travail ardu que plusieurs équipes de personnes compétentes ont accompli pendant deux années entières.

Le PRÉSIDENT: C'est tout ce que vous désirez nous dire?

M. McGREGOR: Oui, pour le moment.

M. GRÉGOIRE: Vous proposez-vous de publier le rapport? Vous avez parlé d'intégrité mécanique; nous savons qu'un des trois avions, la Caravelle, a déjà subi l'épreuve de l'expérience tandis que le DC-9 n'a pas encore été mis en service. Votre Conseil a donc dû se faire une certaine opinion de ces avions.

M. McGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Pourrions-nous obtenir un exemplaire du rapport? Le rapport que vous avez reçu sera-t-il publié?

M. McGREGOR: J'espère qu'il ne le sera pas, car il est impossible qu'un rapport de ce genre ne mentionne pas certaines lacunes des avions qui n'ont pas été choisis. J'estime qu'il ne serait pas juste qu'il le soit. En dépit des éloges

faites à l'endroit de cet avion, c'est l'autre que nous préférons. Nous ne disons pas que celui que nous avons rejeté n'est pas bon. Mais vous avez raison de dire que la Caravelle a été expérimentée. Écoutez bien ceci: le 19 janvier 1960, la Caravelle a eu un accident à Ankara; le 29 février 1960, une Caravelle d'Air Algérie a eu un accident à Orly; le 26 août 1961, une Caravelle d'Air Suisse a eu un accident à Genève et le 12 septembre 1961, une Caravelle d'Air France a eu un accident à Rabat. Je pourrais vous citer une liste de dix accidents du même genre.

M. GRÉGOIRE: Ces accidents sont-ils imputables à une défectuosité mécanique?

M. MCGREGOR: Je ne connais pas les causes de ces accidents. Règle générale, la plupart des accidents résultent plutôt d'une erreur de la part du pilote que des défectuosités mécaniques de l'avion.

M. BALCER: Quand on étudie l'histoire des avions au cours des derniers 20 ans, on constate que pour une raison ou une autre certains avions ont été un succès alors que d'autres qui auraient dû être bons ont été un fiasco. Prenons le DC-3 et le DC-2 qui étaient à peu près les meilleurs avions jamais construits. Je crois qu'il y en a encore 25,000 en service et cela fait 30 ans qu'ils volent. C'était de bons avions. Le Viscount que vous avez acheté est un bon avion puisqu'il est encore en service et que vous prévoyez qu'il le restera jusqu'en 1973. Autrement dit, on a le DC-4, le DC-5, le DC-6, le DC-7B, qui ont été des échecs. Je sais par exemple que la KLM a perdu un argent fou avec le DC-7B mais le DC-8 est un très bon avion, ce qui est prouvé par le fait que la plupart des compagnies aériennes l'achètent. Je pense que la Caravelle rentre dans la même catégorie, car environ 15 à 20 compagnies aériennes utilisent cet avion à travers le monde. Je sais que les deux autres sont construits sous licence à partir des plans de la Caravelle.

M. MCGREGOR: Non.

M. BALCER: Ce sont les renseignements que j'ai obtenus.

M. MCGREGOR: On a entendu bien des critiques à cet égard mais elles ne sont pas vraies.

M. BALCER: Le fait est que certains avions ont été excellents alors que d'autres ont été des navets.

M. MCGREGOR: C'est vrai.

M. BALCER: Vous avez dit que vos calculateurs électroniques vous ont donné tous les renseignements disponibles et qu'ils ont sorti le DC-9 comme le meilleur avion mais le DC-9 n'est encore qu'à l'état de projet, n'est-ce pas? Le BAC-111 était un excellent avion sur plans mais je crois comprendre que les intéressés qui l'ont expérimenté ont dû en changer les plans. Air Canada ne serait-elle pas plus avisée d'attendre qu'on ait essayé le DC-9 en vol et qu'il ait prouvé sa valeur en essais? Je crois qu'Air Canada sera la première compagnie aérienne qui recevra livraison du DC-9?

M. MCGREGOR: Non.

M. BALCER: Je ne suis pas spécialiste de la question; je vous donne seulement mon impression.

M. MCGREGOR: Monsieur Balcer, votre argument est parfaitement logique et je serais certainement le dernier à prétendre qu'un avion construit par un fabricant d'expérience ne s'est pas, à l'occasion, révélé un navet mais, pour autant que nous le sachions, le fait est moins vrai pour la compagnie Douglas que pour toute autre compagnie.

M. BALCER: Avez-vous dit que le fait est moins vrai?

M. MCGREGOR: Oui. Cette compagnie inscrit à son tableau une longue liste d'avions satisfaisants.

En ce qui concerne le délai d'attente, il est toujours bon d'en savoir le plus possible à propos de la marchandise que vous désirez acheter; mais on est presque sûr que l'aéronef qu'on veut acheter aura déjà été dépassé par d'autres si on attend. Air Canada doit agrandir son parc aérien de moyen-courriers en 1966, si nos prévisions sont exactes. C'est là un des arguments les plus sains en faveur d'une commande rapide d'avions. Si nous attendons jusqu'en avril 1965, époque à laquelle le DC-9 doit accomplir son premier vol, nous n'aurons certainement pas de nouveaux avions à exploiter en 1966. Si, en attendant, nous achetons un autre aéronef l'opération sera très onéreuse.

M. RHÉAUME: Monsieur McGregor, vous nous avez dit que le DC-9 avait remporté le maximum de suffrages en regard des règlements de vol d'Air Canada et qu'il était l'avion n° 1 de votre choix. Vous avez dit que le BAC-111 était le n° 2. Pourriez-vous nous indiquer quels sont les autres avions de votre liste?

M. MCGREGOR: Non, je ne crois pas que ce serait équitable. Je puis m'étendre sur votre affirmation quant au choix du BAC-111 comme avion n° 2. J'aimerais mettre un point d'interrogation à côté de ce que cela veut dire.

M. ADDISON: J'ai une question en ce qui concerne le DC-8. Je crois comprendre que lorsque le DC-8 a été livré, la première fois, il ne répondait pas, en vitesse, aux premiers devis, est-ce exact?

M. MCGREGOR: Je crois que la meilleure chose à répondre c'est qu'il avait un facteur de résistance supérieur—la résistance étant ce qui retient l'avion dans sa progression avant—aux prévisions du cahier des charges. Le défaut a été rectifié mais on peut l'imputer à la vitesse ou au rayon d'action, selon la façon dont on examine la situation. On peut augmenter la puissance pour que l'avion atteigne la vitesse spécifiée mais ceci, automatiquement, réduit le rayon d'action du fait de la consommation plus grande de carburant. Je pense que la bonne critique c'est que le taux de résistance était supérieur à celui prévu à l'origine.

M. ADDISON: Ceci posé, et à la suite de l'expérience avec le Vanguard qui était un échec, ou du moins tel que l'ont considéré certains membres de ce Comité, votre contrat actuel avec la compagnie Douglas comporte-t-il des garantis qui protègent Air Canada de la clause de pénalité si l'aéronef ne rend pas les performances indiquées dans le cahier des charges remis à Air Canada.

M. MCGREGOR: C'est toujours vrai et c'est vrai dans le cas du Vanguard et du DC-8. Quand on achète un avion, la première chose à faire c'est d'établir le cahier des charges sur lequel le fabricant est d'accord et que la compagnie aérienne estime satisfaire à ses impératifs. Ce cahier des charges est un livre immense; il englobe des ramifications difficiles à imaginer. Une fois qu'on s'est entendu sur le cahier des charges, les garanties entrent en jeu. On définit les pénalités à appliquer dans le cas où le cahier des charges ne serait pas respecté dans ce domaine, et on prévoit la marge des tolérances. Ce sont des questions extrêmement compliquées et la compagnie aérienne est protégée jusqu'à ce point. Mais elle ne peut obtenir de garantie contre la perte de clientèle que le retard de livraison des avions lui ferait subir.

Je désire qu'on me comprenne bien. On achète un avion en fonction des besoins que l'on prévoit pour un certain moment lorsque l'avion sera mis en service. A cette époque, le cahier des charges peut n'être pas respecté. La compagnie aérienne peut dire au fabricant «vous nous devez 8 millions de dollars»; c'est parfait mais cela ne donne pas un avion à la compagnie aérienne, bien que les 8 millions de dollars soient très acceptables.

M. MONTEITH: Que fait la compagnie aérienne dans un cas pareil?

M. MCGREGOR: La compagnie aérienne est alors très handicapée à moins qu'elle ne puisse trouver un autre moyen de suffire au volume de trafic, comme par exemple affecter des avions long-courriers à de petites routes.

M. ADDISON: A part l'annulation du contrat, celui-ci prévoit-il un autre genre de pénalité, en cas de non respect du cahier des charges?

M. MCGREGOR: Oui, et tous nos contrats ont toujours comporté des clauses de garantie.

M. BALCER: Est-ce la première fois qu'Air Canada achète un avion qui n'a pas encore été essayé?

M. MCGREGOR: Nous avons toujours agi ainsi à une exception près. Nous avons acheté le DC-8 deux ans et huit mois avant qu'il ne vole; le Vanguard, deux ans et neuf mois avant qu'il ne vole et, bien qu'un modèle de Viscount ait déjà volé, le modèle que nous avons acheté n'avait pas encore été essayé. La seule véritable exception que je connaisse est celle du Super Constellation et c'est probablement le plus mauvais achat que nous ayons jamais fait.

M. DEACHMAN: Monsieur McGregor, il y a une question à laquelle on n'a pas répondu. Achetez-vous vraiment un avion sur plans ou avez-vous déjà vu des maquettes au sol?

M. MCGREGOR: Notre personnel technique a vu les maquettes. Il n'est pas exact d'appeler cet avion un avion sur plans. Une grosse partie du métal a été coupée, assemblée et fabriquée car l'avion volera dans 17 mois.

M. DEACHMAN: Votre personnel technique a vu des maquettes et une certaine partie de la tôlerie et a eu l'occasion de faire un examen complet?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, j'aimerais que M. McGregor réponde à ma première question.

M. MCGREGOR: Je veux préciser, en ce qui concerne les maquettes, que notre personnel technique les a examinées minutieusement et a éliminé la possibilité d'avoir une maquette trompeuse pour inciter à l'achat. Notre personnel technique a étudié avec soin particulier les plans détaillés de génie relatifs aux divers éléments et systèmes qui vont composer l'aéronef tel que le circuit hydraulique, le circuit électrique et le circuit générateur d'énergie.

M. DEACHMAN: Je suppose que votre méthode est également celle que suivent les autres compagnies aériennes qui achètent des avions nouveaux?

M. MCGREGOR: C'est la méthode que suivent les autres compagnies aériennes à l'exception des petites compagnies.

M. DEACHMAN: De sorte qu'à l'heure actuelle vous achetez un avion d'une façon à peu près identique à celle des compagnies maritimes qui achètent un navire, c'est-à-dire sur plans?

M. MCGREGOR: C'est exact. On détermine l'énergie nécessaire à l'avion, sa consommation de carburant et les questions économiques avant l'achat.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, j'aimerais répéter ma première question relative au rapport sur la publicité.

M. MCGREGOR: Monsieur Grégoire, je préférerais que vous vous absteniez pour la raison que j'ai indiquée. Je croyais avoir répondu à votre question. Votre question comporte une critique implicite à l'égard des autres offres de participation et cela est injuste.

M. GRÉGOIRE: Vous vous êtes plaint du Super Constellation.

M. MCGREGOR: Il n'est plus sur le marché.

M. GRÉGOIRE: Ne croyez-vous pas que quelqu'un pourrait faire la même enquête que vous au sujet d'Air Canada?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Et cette personne pourrait obtenir les mêmes réponses?

M. MCGREGOR: Non, je ne pense pas qu'elle obtiendrait les mêmes réponses.

M. GRÉGOIRE: Ce serait sans doute parce que l'interprétation du rapport relatif aux statistiques données par les cinq compagnies différentes ne serait pas la même.

M. MCGREGOR: Non. Les circuits de routes seraient différents. Il y a tant de routes de 500 milles; tant de routes de 800 milles et une route de 1,200 milles. Ce genre de choses diffère d'une compagnie aérienne à une autre.

Une compagnie peut faire une analyse et dire: «Cet avion me convient plus que tout autre», mais le choix peut être inverse. Ce n'est pas parce que, étant donné son affectation future, nous n'aimons pas le 111 ou la Caravelle autant que le DC-9 qu'une autre compagnie aérienne arrivera forcément à la même conclusion.

M. GRÉGOIRE: Mais, à l'égard de tous ces préliminaires, il n'y aurait rien contre les quatre autres compagnies?

M. MCGREGOR: C'est exact. Je voudrais que tout le monde comprenne bien que cet avion a été étudié en fonction des besoins d'Air-Canada seulement et que notre choix ne signifie pas que l'avion B, C ou D n'est pas bon en lui-même. Mais j'ai bien peur qu'on ne le comprenne pas. Je suis sûr que si on publie cela les journaux vont dire que la Caravelle n'est pas bonne parce qu'Air-Canada ne l'aime pas; ce serait ridicule, bien que je ne considère pas que ce soit merveille.

M. ROCK: Monsieur le président, j'espère que les sténographes officiels ne confondront pas les deux noms, M. McGregor et M. Grégoire.

M. GRÉGOIRE: Qu'on me laisse finir. J'estime que nous devrions insister pour que ce rapport soit publié.

M. MCGREGOR: J'en doute, mais je ne veux pas vous tenter.

M. GRÉGOIRE: Je ne trouve pas que les raisons que vous avez données pour refuser de publier ce rapport soient bonnes.

M. MCGREGOR: Pouvez-vous me donner une bonne raison pour que nous le fassions?

M. GRÉGOIRE: Oui. Vous avez fait un choix. Certaines personnes ont donné des exemples relatifs à la rentabilité d'un avion qui a été accepté et essayé alors que l'autre ne l'a pas été. Étant donné la polémique qui a entouré cette affaire, j'estime que dans une démocratie comme celle que nous voulons avoir au Canada, publier le rapport serait une bonne idée.

M. MCGREGOR: Vous ne devez pas considérer Air-Canada comme une démocratie.

M. LLOYD: Monsieur le président, j'estime que cela ne regarde pas le Comité et je désire me dissocier de ce point de vue.

A mon avis, monsieur le président, mon rôle dans ce Comité est de poser des questions et de faire enquête sur ces questions de telle sorte que j'acquière la certitude que les personnes à qui on a confié la responsabilité des décisions majeures dans les questions complexes de génie s'en sont acquittées avec une totale intégrité, un bon jugement et une sagesse collective, en collaboration avec les autres personnes qui ont voix au chapitre. A mon avis, ce but a été atteint.

M. ROCK: Monsieur le président, j'allais poser une question lorsque M. Grégoire m'a interrompu.

Monsieur McGregor, avez-vous reçu des offres de participation canadienne de tous les fabricants des autres avions que vous avez étudiés?

M. MCGREGOR: Nous savons qu'il y a eu offre de participation canadienne pour le DC-9, d'environ $540,000 par avion en main-d'œuvre canadienne et matériaux pour chaque avion construit n'importe où dans le monde.

M. MONTEITH: Cela constituerait-il 25 p. 100?

M. McGREGOR: Non, c'est moins que cela. L'avion coûte environ 3 millions et demi de dollars.

L'organisation B.A.C. nous a offert, et je la crois à la lettre, je tiens à le dire même si je fais là une digression, elle nous a offert de dépenser au Canada $400,000 tous les deux B.A.C. 111 construits après les premiers 60. Sud-Aviation, le fabricant de la Caravelle, a informé la presse que cette compagnie était prête à construire tout l'avion au Canada, ce qui est ridicule en premier lieu puisque le moteur ne devait pas être construit par Canadair ou par quiconque au Canada. Je n'ai pas connaïssance d'aucune offre ferme faite par Sud-Aviation à Canadair ou à tout autre fabricant canadien.

M. GRÉGOIRE: Est-il exact que le Canada ne serait pas capable de construire la Caravelle?

M. McGREGOR: J'en doute beaucoup. Nous parlions de 30 avions en dix ans; je ne veux pas être vexant pour la Caravelle mais je ne connais aucun autre client en puissance en Amérique du Nord. Au cours des 10 dernières années, il n'y a eu que 20 Caravelle vendues en Amérique du Nord, à la United Airlines. Il s'agissait des premières Caravelle.

Je puis dire au comité que les propriétaires de cet avion, la *United Airlines,* m'ont téléphoné environ trois semaines avant que la décision ne soit prise et m'ont offert de me vendre 20 avions à un prix inférieur. Mon refus s'est fondé sur diverses raisons mais, en premier lieu, il se basait sur la participation canadienne et le fait que nous n'aimions pas l'avion pour l'emploi auquel nous le destinions. A mon avis, c'est la situation dans laquelle se trouve la Caravelle à l'égard de l'Amérique du Nord. La prédiction est peut-être forcée, mais je serais énormément surpris si, dans le proche avenir, de nombreuses autres ventes de la Super-Caravelle B avaient lieu en Amérique du Nord.

M. FORBES: Combien de places comporte le D.C. 9, quelle est sa vitesse et à quel usage est-il destiné?

M. McGREGOR: Il m'est difficile de répondre dans cet ordre. Sa vitesse sera de l'ordre de 560 millies à l'heure; il pourra transporter 72 passagers et il sera affecté aux routes de 1,200 milles au plus, surtout à celle où la concurrence et un volume de trafic appréciable existent.

M. NUGENT: Vous avez parlé de 24 millions de dollars pour six avions, ce qui met chaque avion à 4 millions de dollars. Avez-vous calculé le nombre de milles-passagers que chaque avion effectuera par an, comparativement au Viscount, compte tenu de sa vitesse qui lui permet d'arriver plus vite et, peut-être, de parcourir ainsi plus de milles? Le service rendu est-il équivalent ou inférieur et chaque avion permettra-t-il d'augmenter considérablement le nombre de milles-passagers par an?

M. McGREGOR: Par avion, je pense qu'on les doublera au moins, et peut-être davantage.

M. NUGENT: Combien coûte un Viscount à l'heure actuelle?

M. McGREGOR: Si on pouvait prendre n'importe quel modèle, il coûterait entre $300,000 et $400,000.

M. NUGENT: Je parle d'un nouvel appareil.

M. McGREGOR: Il n'y a pas de nouvel appareil. Pardon, il y a ceux de la série 800 qui, selon moi, devraient coûter entre $1,300,000 et $1,400,000.

M. NUGENT: J'essaie de faire une comparaison des prix par mille-passager, du D.C. 9 et du Viscount. Après la livraison et la première mise en service, votre parc comprendra des D.C. 9 et des Viscount.

M. McGREGOR: Mais ils ne seront pas affectés aux mêmes routes.

M. NUGENT: Pourrez-vous obtenir une comparaison des coûts?

M. McGREGOR: Nous en avons déjà une.

M. NUGENT: Pourriez-vous nous donner le coût du Viscount, en milles-passagers? A combien avez-vous calculé le coût du DC-9?

M. MCGREGOR: Voulez-vous le coût par mille de l'avion ou le coût en milles-sièges?

M. NUGENT: Les deux si vous les avez ici.

M. MCGREGOR: Sur quelle distance? Mille milles?

M. NUGENT: Vous nous avez donné les autres résultats pour deux distances, autant faire comme précédemment.

M. MCGREGOR: Les chiffres que je vous ai donnés précédemment étaient tirés de notre expérience réelle.

M. NUGENT: Nous vous écoutons.

M. MCGREGOR: $1.20 par mille-avion et 1.6c. par mille-siège disponible.

M. NUGENT: Ces chiffres comprennent-ils la dépréciation?

M. MCGREGOR: Oui, ce sont les coûts directs d'exploitation; ils ne comprennent cependant pas l'intérêt sur le placement.

M. NUGENT: Ce dernier se chiffre à 4 millions de dollars. Quelle est la durée utile de l'avion? Va-t-il beaucoup perdre en ce qui concerne le coût par mille-passager?

M. MCGREGOR: Je vous l'ai indiqué dans l'un des deux chiffres.

M. NUGENT: Pas pour le Viscount.

M. MCGREGOR: C'est proportionnellement minime.

M. NUGENT: Je suis quelque peu perplexe. Je creuse peut-être trop la question mais sur de courts trajets un bon avion comme le Viscount permettrait peut-être de gagner du temps; j'ignore pendant combien de temps on pourrait les utiliser. Ne vous ont-ils pas causé certaines difficultés dans le passé?

M. MCGREGOR: Tant que nous avons été seuls nous avons réalisé des bénéfices, pendant neuf ans.

M. NUGENT: Toute compagnie digne de ce nom devrait être capable de faire face à la concurrence par l'augmentation des milles-passagers.

M. MCGREGOR: Nous avons eu à soutenir la concurrence depuis le début.

M. NUGENT: Vous n'étiez pas présent il y a deux ans, lorsque le comité s'est réuni. Cependant, d'après les questions posées à l'époque, il est apparu que si les bénéfices de la compagnie n'étaient pas meilleurs, c'était parce que la compagnie avait prévu, en dépit de tout conseil de n'en rien faire, d'acheter sur une base qui lui permettrait de continuer à avoir le maximum de trafic de passagers. De la sorte, vous avez organisé vos achats et prévisions sur cette base, bien qu'on vous ait souvent prévenus que la situation pourrait changer et, comme cela a été le cas, vous avez calculé vos achats d'avions comme si vous deviez conserver le monopole de l'exploitation et garder la totalité du trafic de passagers. Si c'est ce que vous entendez par avoir été seuls, à mon avis vous deviez vous attendre à faire face, un jour ou l'autre, à cette évolution. J'estime que toute compagnie qui se croit capable de tourner rond ne devrait pas redouter la concurrence qui peut résulter de l'augmentation du volume du trafic-passagers, si elle a fait ses prévisions en tenant compte de ce fait.

M. MCGREGOR: Attendez! Je ne suis absolument pas d'accord avec vous, de A à Z. On ne prévoit pas la capacité d'un parc aérien en tenant compte d'une concurrence qui n'existe pas, si j'en juge par mon expérience.

M. NUGENT: Quand vous avez établi vos prévisions, on vous a prévenus que vous alliez sans doute avoir un concurrent, C.P.A. ayant présenté une demande.

M. MCGREGOR: C'est exact, C.P.A. a présenté une demande mais avec un parc existant qui répondait au volume de trafic. Cependant, les conclusions

tirées des témoignages étaient clairement exprimées. Elles disaient qu'il n'y avait aucune raison pour justifier la concurrence et on a accordé à C.P.A. un vol par jour pour une seule raison: afin de lui permettre de faire la liaison entre leurs services du Pacifique et de l'Atlantique.

M. NUGENT: Je ne parle pas de la réunion de la Commission des transports aériens. Je parle de celle de ce comité, il y a deux ans, et des réponses faites alors.

M. ROCK: Nous semblons nous être éloignées du sujet des DC-9.

M. NUGENT: J'essaie d'établir une relation entre notre expérience de l'époque et celle de la planification faite à propos des DC-9 et du nombre de passagers à transporter. Vous avez dit que l'absence de bénéfice est due à la concurrence. J'estime qu'il est de mon devoir de savoir pour quelle raison vous n'avez pas fait de bénéfice. Est-ce dû à une erreur dans vos prévisions?

M. MCGREGOR: Ce n'est pas mon avis.

M. NUGENT: En ce qui concerne les DC-9, à mon avis même sur de petits parcours, avec l'augmentation de la vitesse, vous n'allez pas être capables d'exécuter le nombre additionnel de voyages ni de mettre à votre disposition les avions nécessaires pour accomplir ce nombre additionnel de voyages et de milles-passagers.

M. MCGREGOR: Non. D'abord, le nombre de sièges est une fois et demie supérieur et l'espace l'est d'environ deux fois.

M. NUGENT: La situation n'est-elle pas beaucoup plus complexe sur le plan du service?

M. MCGREGOR: C'est le réacteur le plus simple que j'aie jamais vu.

M. NUGENT: Il est plus simple que le Viscount?

M. MCGREGOR: Oui, à mon avis. Il n'a que deux moteurs.

M. NUGENT: Le coût de votre service sera-t-il proportionné au nombre de milles-passagers?

M. MCGREGOR: Je ne comprends pas très bien votre question.

M. NUGENT: Pourquoi? C'est simplement la question du service, le remplacement des pièces. J'ignore ce qui entre dans l'entretien et la révision des avions. Mais votre coût initial est supérieur. Vos frais d'entretien sont-ils proportionnellement supérieurs ou plus encore?

M. MCGREGOR: Vous voulez sans doute me demander le coût du DC-9 sur les routes qu'il desservira, et s'il sera supérieur ou inférieur à celui du Viscount n'est-ce pas?

M. NUGENT: Par mille-passager.

M. MCGREGOR: Oui, par mille-passager. Mais cela dépend du nombre de passagers par voyage. On ne peut parler que de sièges-milles pour se comprendre. La réponse est non; le coût ne sera pas inférieur. Il sera très légèrement supérieur, mais beaucoup moins élevé que pour n'importe quel autre petit avion à réaction. Avez-vous une liste qui tienne compte de tous ces facteurs? Elle prévoit qu'en 1973, 34 Viscount seront encore en service.

M. NUGENT: Oui, je le reconnais, mais j'ai l'impression que votre problème est de savoir si l'avion sera réellement prêt à être exploité et que vous prenez un risque. Vous avez admis vous être trompé quand vous avez choisi votre Constellation.

M. MCGREGOR: C'est vrai.

M. NUGENT: Je suis d'avis que votre Compagnie a fait erreur avec le Vanguard ou, autrement dit, si vous aviez été équipés d'un autre avion vous auriez pu attendre que tous les défauts du Vanguard soient éliminés. Cependant, vous vous êtes vivement élevé contre ma question au sujet du Vanguard, à

savoir si on pouvait se permettre de l'utiliser jusqu'à ce que le DC-9 ait été essayé et qu'il ait fait ses preuves aux essais et en vol et que tous ses inconvénients aient été éliminés.

M. McGREGOR: Permettez-moi d'en revenir à votre remarque sur le risque que nous prenons.

M. NUGENT: Pensiez-vous que vous preniez un risque avec le Vanguard?

M. McGREGOR: Non. Quoique vous en pensiez, nous n'estimons pas avoir fait un mauvais achat.

M. NUGENT: Vous avez acheté le Super Comet et vous admettez vous être trompé.

M. McGREGOR: C'est exact si vous parlez du Super Connie.

M. NUGENT: Et vous pourriez faire une erreur de jugement.

M. McGREGOR: Oui, mais le Super Connie existait déjà.

M. NUGENT: Cela me semble contraire à ce qu'on pourrait attendre. Il semblerait plus vraisemblable que vous vous trompiez à l'égard d'un avion qui n'est pas terminé et essayé et que vous achetez sur plans.

M. McGREGOR: Monsieur Nugent, je n'ai jamais prétendu qu'Air Canada était à l'abri des erreurs. Mais je dis que nous avons eu recours à la meilleure expertise technique à notre disposition, que notre service technique est aussi bon que n'importe lequel au monde et que c'est la réponse à laquelle nous sommes arrivés. Je tiens également à vous faire remarquer que l'exploitation du Vanguard que vous critiquez tant revient à 6 cents par siège-mille meilleur marché que celle du Viscount.

M. NUGENT: Il y a un point que je veux bien établir. J'ai souvent voyagé dans un Vanguard et chaque fois j'ai constaté cette vibration énorme. Par ailleurs, je pense que c'est un avion remarquable.

M. McGREGOR: Merci beaucoup.

M. NUGENT: Cela n'annule pas mon objection portant sur l'élimination des défauts. Vous avez dit que la compagnie est en train de modifier l'avion et d'éliminer ces imperfections mais cela peut prendre un an ou deux. Je veux savoir s'il ne serait pas préférable d'utiliser le Viscount plus longtemps encore?

M. McGREGOR: Si nous agissions ainsi, nous manquerions sûrement d'avions en 1966 et cet handicap se maintiendra jusqu'à ce que nous puissions obtenir les avions nécessaires.

M. NUGENT: Croyez-vous qu'il soit nécessaire d'avoir des avions plus récents, rapides et modernes pour attirer la clientèle?

M. McGREGOR: C'est certain.

M. NUGENT: Est-ce qu'il n'y aurait pas une autre différence dans le coût d'exploitation qui permettrait une différence des tarifs? D'après le livre que vous nous avez montré, il semble qu'il y ait une différence sensible dans l'augmentation et la diminution soudaines de ces tarifs. Un tarif inférieur ne compenserait-il pas l'ancienneté d'un avion?

M. McGREGOR: Pas à mon avis. La différence du coût d'exploitation par siège-mille ne nous préoccupe guère car, d'ordinaire, elle ne représente qu'une infime fraction d'un cent. La principale question est celle-ci: pouvons-nous satisfaire à la demande, ce qui est quand même le rôle d'Air Canada.

M. HAHN: Monsieur McGrgeor, vous avez dit au début qu'Air Canada s'efforçait de renouveler son parc aérien. Au moment où vous vous équiperez des DC-9, vous vous débarrasserez progressivement des Vanguard et des Viscount de telle sorte que nous aurons au moins quatre types différents d'avions. La Compagnie Air Canada cherche-t-elle vraiment à avoir remplacé les Vanguard et les Viscount par des DC-9 aux alentours de 1973 et d'aboutir avec deux types d'avion?

M. McGREGOR: Nous anticipons beaucoup—d'une dizaine d'années—mais c'est ce que j'espère. Comme je l'ai dit précédemment je ne connais qu'une seule compagnie aérienne qui, au cours des vingt dernières années, ait exploité seulement deux types d'avion, l'*American Air Lines,* pendant la brève période de temps où elle a inscrit des bénéfices. Je suis persuadé que si nous nous efforçons d'y arriver nous sommes dans la bonne voie et que si nous y arrivons effectivement, nous n'aurons plus de problèmes économiques.

M. HAHN: A votre avis, le DC-9 remplit-il toutes les conditions d'un deuxième avion et peut-il remplacer adéquatement le Viscount et le Vanguard et remplir le même rôle que ces avions à l'heure actuelle?

M. McGREGOR: Il remplira toutes les conditions sauf sur les quelques courts trajets à faible volume de trafic que nous desservons à l'heure actuelle et auxquels nous pourrions avantageusement affecter des avions de transport régional.

M. RHÉAUME: Monsieur McGregor, je suis quelque peu intrigué par votre déclaration relative à la preuve des chiffres de perte et au fait qu'Air Canada, selon vous, pourrait réaliser des bénéfices si la bonne concurrence n'était pas trop forte. Je voudrais savoir quelle est la position de vos rapports annuels de pertes et profits par rapport a celle des autres compagnies aériennes qui, comme vous, doivent aborder l'ère de l'avion a réaction assez brusquement. Autrement dit, j'ai l'impression qu'il y a toutes sortes de compagnies qui, bien que seules, pour employer vos propres mots, en arrivent aux mêmes résultats de pertes et profits que les vôtres. Vous pouvez me contredire à ce propos, mais j'ai l'impression que cela provient du fait que toutes les compagnies aériennes doivent faire face au problème du renouvellement de leur parc aérien et cela, sans que la direction interne s'en mêle.

M. McGREGOR: M. Nugent était certain que je parlais de C.P.A. quand j'ai parlé de l'absence de concurrent. Je ne parlais pas tant de C.P.A. que de la multiplication de la concurrence transatlantique. Les avions de neuf compagnies aériennes différentes traversent chaque jour l'Atlantique à destination de Montréal et/ou Toronto. Nous estimons que cette situation de la multiplication de la concurrence est difficile à soutenir, qu'elle engendre rapidement une exploitation déficitaire pendant un certain temps. Tôt ce matin j'ai calculé que, cette année, nous ne devrions pas être en perte. En dépit des développements récents, je pense que c'est encore le cas. Je crois que nous avons franchi le cap.

Pour essayer de répondre à votre question, l'apparition des avions subsoniques a été sans conteste coûteuse. Dans le cas de certaines compagnies aériennes, elle l'a certainement été plus qu'il n'était nécessaire car ces firmes ont voulu exploiter parallèlement leurs anciens turbopropulseurs et leurs jets nouveaux et compenser cet énorme accroissement de la capacité alors que l'accroissement du volume de trafic restait comparativement faible. Dans certains cas, les résultats ont été déplorables. Je ne pense pas que nous ayons autant souffert que d'autres compagnies à cet égard. Au fond, vous avez raison, cette tendance des profits et pertes a été générale au cours des dix dernières années.

M. PUGH: Savez-vous combien de compagnies ont, à l'heure actuelle, passé commande du DC-9?

M. McGREGOR: M. Seagrim va vous répondre.

M. SEAGRIM: 18.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est dix heures passées. Avez-vous encore des questions à poser?

M. LLOYD: Monsieur le président, quelle va être la suite de nos travaux? Devrons-nous demander à M. McGregor de revenir?

M. GRÉGOIRE: Nous avons encore des questions à poser à M. McGregor.

M. PRITTLE: Monsieur le président, j'ai plusieurs questions à poser à M. McGregor à propos du matériel et des installations.

M. PUGH: Soyons libres de l'aborder de nouveau.

Le PRÉSIDENT: L'accord n'est pas général à cet égard et je propose que nous ajournions.

Messieurs, nous nous réunirons demain dans la salle 371, après lecture de l'ordre du jour.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, auriez-vous l'amabilité de prier notre collègue d'être un peu plus patient?

M. LLOYD: Monsieur le président, comparée au mépris de ces messieurs pour la procédure, ma patience est encore trop grande.

TÉMOIGNAGES

Le MERCREDI 4 décembre 1963.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes un peu en retard. Au moment de notre ajournement, hier soir, nous étions en train d'étudier le sujet du matériel et des installations.

M. BÉCHARD (*Interprétation*): Monsieur le président, puis-je m'exprimer en français? Nous disposons de l'interprétation simultanée et puisque nous appartenons à un pays bilingue, nous pouvons parler français si tel est notre désir. Monsieur McGregor, j'ai l'impression qu'on risque la confusion avec ces deux noms de la compagnie. Pourriez-vous me dire s'il existe une autre compagnie que la Trans-Canada Air Lines/Air Canada qui ait les mêmes initiales?

M. MCGREGOR: Vous pensez à la crainte que j'ai exprimée de voir se produire de la confusion si on utilise deux noms sur l'avion. Voyez-vous un inconvénient à ce que je vous réponde en anglais?

M. BÉCHARD: Non.

M. MCGREGOR: On peut le faire si on peint un nom sur l'un des côtés du fuselage et le second sur l'autre, car un seul nom apparaît ainsi à la lecture. On peut évidemment peindre les deux noms sur le même côté du fuselage mais on risque de créer de la confusion et il faudra beaucoup serrer les lettres sur un fuselage aussi petit que celui du Viscount. Je suis heureux d'aborder cette question du nom car je n'ai peut-être pas été très explicite hier.

Personnellement, je regrette ce changement de nom ou, devrais-je dire, je regrette cet emploi exclusif du nom Air Canada pour une seule raison, la perte d'un nom ancien qui a acquis une réputation presque mondiale. Beaucoup des vieux employés, au nombre desquels je puis me compter, sans totaliser cependant un service assez long, pensent comme moi. Sans doute la méthode que nous avons adoptée, pratiquement l'infiltration du nom Air Canada, a réussi et, peut-être, le nom Trans-Canada tombera-t-il en désuétude dans l'avenir sans de trop grandes difficultés pour le public ou la compagnie.

Permettez-moi de vous montrer deux de nos plus récents horaires, celui du service intérieur et celui du service international. Les initiales T.C.A. apparaissent nettement marquées, mais le nom Air Canada apparaît davantage que le nom Trans-Canada Air Lines, imprimé en bas en travers. J'ai l'impression qu'ainsi il ne s'écoulera pas beaucoup de temps avant que le public ne parle d'Air Canada ou de Trans-Canada Air Lines presque sans distinction.

M. BÉCHARD (*Interprétation*): Monsieur McGregor, vous n'avez pas dit si une autre compagnie possédait les mêmes initiales, T.C.A.

M. MCGREGOR: Il y a la *Trans-Caribbean Air Lines*. Ce n'est peut-être pas très régulier, mais c'est un fait.

M. BÉCHARD (*Interprétation*): La confusion n'est-elle pas à craindre?

M. MCGREGOR: A ma connaissance, nous n'utilisons pas les mêmes aéroports.

M. GRÉGOIRE (*Interprétation*): A ce propos, monsieur le président, je croyais avoir compris hier que la raison pour laquelle on s'oppose au changement de nom est surtout la somme d'argent qu'il faudrait dépenser pour informer les intéressés de supprimer le nom *Trans-Canada Air Lines* qui est très connu. Avez-vous consulté des agences de publicité sur cette question?

Un nom unique comme Air Canada, qui est aussi parfaitement anglais, ne servirait-il pas mieux les fins publicitaires? Cela serait préférable à l'emploi de deux noms à peindre en capitales sur les avions, les éléments publicitaires, etc. L'emploi du nom Air Canada ne serait-il pas préférable à celui de deux noms?

M. McGREGOR: A mon avis, le nom Air Canada comporte de nombreux avantages. Il est concis, facile à identifier et décrit parfaitement le domaine d'activité de la compagnie. Je suis d'accord sur tous ces points. Comme je l'ai dit, je suis persuadé qu'il s'imposera. Mais il s'agit de déterminer le bien-fondé d'un changement brusque.

En ce qui concerne la première partie de votre question relative à l'éventuelle consultation du secteur des relations extérieures, nous l'avons fait il y a quelques années pour Air-Canada. Pour utiliser un terme à la mode, il s'agissait de l'évaluation de l'«image» qu'on se fait de notre société. A mon avis, si on remplace brusquement le terme T.C.A., il va surnager car les gens vont se demander «Est-ce bien la même compagnie sous un nom différent?»

M. GRÉGOIRE (*Interprétation*): Avez-vous consulté des agences de publicité à propos de cet argument?

M. McGREGOR: Pas récemment. Il y a trois ans.

M. GRÉGOIRE (*Interprétation*): Je ne crois pas que l'argument soit très bon. Envisageriez-vous de changer le nom?

M. McGREGOR: Oui, l'idée est bonne.

M. CHRÉTIEN (*Interprétation*): Vous ne croyez pas qu'il soit possible d'effectuer un changement immédiat, de remplacer T.C.A. par Air-Canada et de continuer à employer pendant quelques années les intiales T.C.A., non comme le nom officiel mais pour faciliter les choses? A l'heure actuelle, vous utilisez le nom *Trans-Canada Air Lines* pour les fins officielles et *Air-Canada* pour les fins publicitaires; ne pourrait-on pas faire le contraire?

M. McGREGOR: Telle que je comprends la situation, les deux noms sont officiels.

M. CHRÉTIEN (*Interprétation*): Pardon, le nom francisé de Trans-Canada *Air Lines* est Lignes Aériennes Canadiennes.

M. GRÉGOIRE (*Interprétation*): C'est un sujet qui tient à cœur à beaucoup de gens et j'aimerais que vous puissiez nous assurer qu'une enquête approfondie a été faite. La proposition de M. Chrétien est excellente. Contrairement à ce qu'il vient de dire, j'ai l'impression qu'on pourrait graduellement imposer le nom «Air-Canada» et laisser tomber T.C.A.

M. McGREGOR: C'est une chose difficile à prévoir pour l'avenir. On avait l'habitude d'insister sur *Trans-Canada Air Lines* et d'avoir en petits caractères Air-Canada. C'est maintenant le contraire.

Cet état de choses a pris deux ans à s'imposer.

M. NUGENT: Autant de temps qu'il en faut pour remplacer un type d'avion?

M. McGREGOR: Exactement.

M. GRÉGOIRE: Il a pris deux ans à s'imposer?

M. McGREGOR: Deux ans pour en arriver où nous en sommes.

M. GRÉGOIRE: Combien de temps faudra-t-il pour terminer le changement?

M. McGREGOR: J'aimerais d'abord connaître les résultats de l'étude que vous avez proposé de faire avant d'émettre un avis.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, nous vous écoutons.

M. FISHER: Monsieur le président, en ce qui paraît être une possibilité et non une probabilité, une possibilité absolue qu'on puisse faire un quelconque

arrangement avec une compagnie aérienne de transport international—et je ne dis pas que je suis pour ou contre—n'est-ce pas le moment de conclure cet arrangement quant au nom «Air-Canada»? A mon avis, ce nom répondrait parfaitement aux désiderata des deux parties en cause. Y a-t-on pensé?

M. McGREGOR: Oui, à tel point que c'est exactement ce que j'ai dit au président il y a un quart d'heure.

M. FISHER: Excusez-moi.

M. McGREGOR: Je vous en prie. Je suis d'avis qu'il est préférable de laisser les choses évoluer d'elles-mêmes. Il est parfaitement possible qu'au moment où nous serons tombés d'accord sur notre emblème nous nous appelions Air-Canada.

M. FISHER: Excusez-moi pour la répétition.

M. McGREGOR: Au contraire, je suis heureux que deux personnes ici pensent de la même façon.

M. RHÉAUME: Monsieur le président, j'ai deux courtes questions à poser. La compagnie Air-Canada projette-t-elle de changer son emblème, comme l'a fait le National-Canadien il y a 18 mois à l'égard de la feuille d'érable qui, soudain, avait cessé de plaire? Air-Canada prévoit-elle de changer l'emblème publicitaire?

M. McGREGOR: Non, nous avons peur de faire beaucoup moins bien.

M. RHÉAUME: Pensez-vous, ainsi qu'Air-Canada, que vous contribueriez beaucoup à la cause du biculturalisme si vous adoptiez le nom Air-Canada? Quelle est la position de la compagnie à l'égard des arguments actuels?

M. McGREGOR: Non. En fait, l'idée d'utiliser le nom Air-Canada parallèlement à celui de Trans-Canada a surgi bien avant que se manifeste l'agitation dans le domaine du biculturalisme ou du bilinguisme.

M. PRITTIE: La méthode adoptée par M. McGregor pour changer le nom me semble la bonne. Je n'aimerais pas un changement immédiat. Et j'ignore ce qu'on reproche à la feuille d'érable; elle me plaît.

M. McGREGOR: Oui. Allons-nous, dans le cadre de la discussion sur le matériel, entreprendre celle relative au bilinguisme et aux noms? Dans ce cas, puis-je proposer au comité de lui présenter un tableau général de la situation, du point de vue de la compagnie aérienne d'abord, après quoi vous pourriez me poser les questions que j'aurais omis d'aborder?

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, ma question intéresse toujours le matériel.

Le PRÉSIDENT: Mais a-t-elle trait au bilinguisme?

M. GRÉGOIRE: Non, elle intéresse le matériel dont nous parlions hier.

Le PRÉSIDENT: C'est parfait.

M. GRÉGOIRE (*Interprétation*): Monsieur McGregor, vous avez parlé de la question de la sécurité de l'avion et vous avez dit que la Caravelle avait eu dix accidents.

Vous avez parlé de celui qui s'est produit au Maroc; n'a-t-on pas établi qu'il a été provoqué par l'éclatement d'une bombe placée dans les toilettes de l'avion et qu'en dépit de cela, le pilote avait réussi à poser son avion sans aucun mort? Le fait est sans précédent, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Monsieur Grégoire, je pense que vous vous souviendrez que je n'avais parcouru qu'une partie du compte rendu des accidents lorsque j'ai dû m'arrêter. Je vous prie de m'excuser. On a tant parlé de ces accidents que j'essayais de prouver que d'autres avions sont autant sujets à des accidents que la Caravelle. Je ne possède aucune donnée quant à la cause de ces accidents, je connais seulement le lieu de l'accident, sa date et le nom de la compagnie qui exploitait l'appareil. Comme je l'ai déjà fait remarquer, j'ai

lu avec regret dans une liste qu'il y avait eu 10 accidents de Caravelle, tous majeurs, de 1960 à 1963.

Je n'ai rien à ajouter au rapport que j'ai établi sur la cause de ces accidents. Quand il est question d'une bombe à bord, je n'incrimine pas l'appareil car il est bien évident que la qualité de l'appareil n'entre pas en jeu dans pareil cas et, dans bien d'autres, je n'oserais me permettre de rendre la qualité de l'appareil responsable d'un accident qui serait dû en réalité à une erreur de la part du pilote.

M. GRÉGOIRE (*Interprétation*): Mais nous discutions à ce moment-là le rendement technique de l'appareil et, parlant des accidents qui ont eu lieu, nous envisagions la question sous l'angle de la sécurité offerte par l'appareil.

Vous avez cité, entre autres, un accident qui est arrivé à l'aéroport d'Orléans. Il s'agissait d'une collision entre une Caravelle, Air-Canada et un Piper cub. L'avion a réussi à se poser au sol sans faire plus d'une seule victime. Sans nul doute, il y a lieu de tenir compte pour tout avion du facteur danger qui provient du risque des collisions.

Dans un autre cas, un oiseau a pénétré dans le moteur d'un Viscount et ce dernier s'est écrasé au sol. Ce détail ne tendrait-il pas à démontrer que la Caravelle a une norme de sécurité plus élevée?

M. MCGREGOR: En premier lieu, je n'ai jamais entendu parler d'un accident d'avion qui aurait été causé par la pénétration d'un oiseau dans son moteur. Tout ceci prête à confusion. J'ai abordé le sujet en mentionnant les accidents de Caravelle et je tiens à préciser ensuite qu'aucun avion de nos jours n'est à l'abri d'un accident. Je désire être très franc cependant; sans aucun doute, la Caravelle semble avoir eu beaucoup d'ennuis en l'espace de trois ans. Que ceux-ci soient dûs à la malchance ou à un défaut de fabrication, je l'ignore. En général, plus l'appareil est ancien, moins il a de possibilités d'être équipé des derniers perfectionnements techniques que possèdent les modèles plus récents et moins l'étude générale de l'appareil et les différents systèmes dont il est muni bénéficient des avantages de la technique moderne.

On a suggéré hier qu'il serait préférable d'attendre qu'un certain type d'avion ait tenu l'air et qu'il ait fait ses preuves avant d'en passer commande. Cette façon de procéder porterait au contraire la compagnie en question à ne faire usage que de matériel démodé. Si une compagnie d'aviation ne peut se permettre de commander un type d'avion avant que celui-ci soit réalisé et mis à l'essai et si les ingénieurs techniques de la compagnie ne peuvent évaluer son rendement à l'avance en se basant sur l'étude de son modèle et sur les divers systèmes dont il est équipé, cette compagnie serait toujours en retard sur la concurrence du point de vue de l'attrait commercial de son matériel.

M. GRÉGOIRE: Vous avez passé en revue un certain nombre d'accidents qui sont arrivés à divers types d'avions. Nous avons vu les «Comet». Ces derniers ont eu des accidents au stade expérimental. J'ai en main une liste d'accidents arrivés à des appareils à réaction. Sur cette liste, nous voyons 32 accidents de Boeing, 16 de Comet, certains accidents de DC-8 et deux de DC-8F.

Actuellement, combien y a-t-il de DC-8F en service. En connaissez-vous le nombre, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Je n'en suis pas certain. Dix ou douze, je présume.

M. GRÉGOIRE (*Interprétation*): D'autres compagnies d'aviation n'auraient-elles pas des avions d'un type similaire aux DC-8F en service? Avez-vous des certitudes à cet égard? Êtes-vous bien sûr qu'il n'y en ait pas davantage en service.

M. MCGREGOR: Je pense que deux ou trois autres compagnies doivent en exploiter.

M. GRÉGOIRE (*Interprétation*): Je veux dire d'autres avions que les vôtres.

M. McGREGOR: Exploités par d'autres compagnies?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire vous demande quel en est le nombre total.

M. McGREGOR: Je dirais dix ou douze, mais M. Seagrim dit qu'il y en a 50. M. Seagrim pense qu'il s'en trouverait environ 50 du même type.

M. GRÉGOIRE: La revue *International Flying* mentionne que cinq seulement des DC-8F mis en service par Air Canada sont utilisables.

M. McGREGOR: Je ne crois pas que ce que nous discutons ait trait au même sujet.

M. GRÉGOIRE: Je parle du DC-8F.

M. McGREGOR: Ces avions ne sont semblables au DC-8F que par le schéma du fuselage, de l'empennage et de l'allure générale; notre DC-8F est doté d'un solide plancher à cargaison et jusqu'à récemment deux sur quatre de nos avions étaient munis d'une large porte à marchandises, à bâbord, en avant de l'aile. En outre, ils sont tous équipés de moteurs JT3.D-3 Pratt et Whitney.

M. GRÉGOIRE: N'y a-t-il pas plus de cinq appareils de ce type en service?

M. McGREGOR: Non.

M. GRÉGOIRE: Je veux dire le DC-8F?

M. McGREGOR: M. Seagrim croit que le nombre d'appareils en service, dont le schéma fondamental et la composition du moteur sont identiques au DC-8F, est de 50.

M. GRÉGOIRE: En service actuellement?

M. McGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Cinquante?

M. McGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Ainsi, vous n'en aviez que cinq en service et vous comptez deux accidents? Et hier, on citait 10 accidents de Caravelle. C'est là où je voulais en venir.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lloyd?

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je n'ai pas terminé mon interrogatoire sur la question.

Au moment où vous avez reçu le rapport, saviez-vous déjà que la revue spécialisée *International Flying* suggérait que, parmi d'autres avions du même type, la Caravelle offrait la norme de sécurité la plus élevée?

M. McGREGOR: Je suppose que nos ingénieurs étaient au courant de ce fait.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous envoyé certains de vos ingénieurs en France pour voir l'avion? Y avez-vous envoyé des ingénieurs et des pilotes?

M. McGREGOR: Oui, et j'y ai été moi-même.

M. GRÉGOIRE: Vous avez été vous-même en France?

M. McGREGOR: Oui, à Toulouse.

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, combien de pilotes et d'ingénieurs spécialisés ont été envoyés à la «Douglas Company» à Burbank, en Californie? Combien d'ingénieurs avez-vous envoyé à Burbank pour examiner l'avion?

M. McGREGOR: Je n'ai pas saisi les derniers mots de votre question.

M. GRÉGOIRE: Combien de pilotes et d'ingénieurs ont été à Burbank pour examiner ces avions?

M. McGREGOR: Oui, j'ai entendu cette partie de votre question, mais je vous demande quels en étaient les derniers mots.

M. GRÉGOIRE: Voici la question que je posais: combien de pilotes et d'ingénieurs ont été à Burbank pour examiner ces avions?

M. SEAGRIM: Une vingtaine.

M. GRÉGOIRE: Et combien ont été à Toulouse?

M. SEAGRIM: Au cours d'un certain intervalle, je pense qu'il doit y en avoir eu dix.

M. GRÉGOIRE: Dans quel intervalle?

M. SEAGRIM: De deux ou trois ans.

M. GRÉGOIRE: Un intervalle de deux ou trois ans? Y ont-ils été spécialement dans le but d'examiner ce type d'appareil?

M. SEAGRIM: Oui.

M. MCGREGOR: L'un d'entre eux a-t-il fait un vol d'essai sur l'appareil?

M. SEAGRIM: Oui, nous en avons fait l'essai. On a fait une démonstration de l'appareil à Air-Canada.

M. GRÉGOIRE: Tous ces faits paraissent-ils au fameux rapport sur lequel vous vous êtes basé pour faire votre choix?

M. SEAGRIM: Oui, ce rapport fait ressortir notre opinion.

M. MCGREGOR: Le compte rendu des visites ne figure pas au rapport.

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, ne disiez-vous pas qu'Air Canada exigeait entre autres que le nouvel appareil puisse parcourir une distance de 1,200 et de 1,500 milles.

M. MCGREGOR: Non, j'ai dit de 1,200 milles au maximum.

M. GRÉGOIRE: Jusqu'à 1,200 milles. Était-ce là le chiffre prévu pour le DC-9?

M. MCGREGOR: Douze cent milles.

M. GRÉGOIRE: Peut-il parcourir 1,200 milles?

M. MCGREGOR: Oui, il le peut.

M. GRÉGOIRE: Ne serait-ce pas plutôt 1,100 milles?

M. MCGREGOR: Monsieur Seagrim, le rayon est bien de 1,200 milles, n'est-ce pas?

M. GRÉGOIRE: N'est-il pas de 1,100 milles?

M. SEAGRIM: Non, douze cent mille environ et cett autonomie est suffisante pour les lignes sur lesquelles nous avons l'intention de mettre cet avion en service.

M. MCGREGOR: Nous sommes arrivés à la conclusion qu'il est possible d'exploiter commercialement le DC-8F sur une distance de 1,200 milles. Autrement dit, on peut exploiter le DC-8F pour parcourir une distance identique à celle des petits appareils à réaction.

M. GRÉGOIRE: Eu égard à tous les éclaircissements qui précèdent, je désire réitérer la demande que je formulais hier. Je renouvelle ma demande de présentation du rapport au comité. Je pense que ce rapport ne contient pas de secret, ni quoi que ce soit d'offensant pour les compagnies évincées. J'en fais la demande particulièrement parce que M. McGregor nous a cité 10 accidents de Caravelle. Je considère qu'il n'est que juste que tous les citoyens canadiens puissent profiter de la publication du rapport et je demande qu'il soit déposé au comité.

M. DEACHMAN: Mon opinion à cet égard est la suivante: exiger un rapport technique qui est la propriété privée des compagnies de la Couronne dans le but de porter un jugement de cet ordre constituerait un précédent sérieux pour un comité de la Chambre des communes et je doute fort que nous ayons le pouvoir de le faire. En les plaçant dans une telle alternative, nous ne servirions certainement pas les intérêts des compagnies de la Couronne alors que, d'autre part, nous exigeons que ces compagnies soient loyales envers le Parlement et qu'elles servent les intérêts du pays.

Le PRÉSIDENT: Je passerai plus tard à l'audition de l'argumentation.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Un moment, s'il vous plaît, monsieur Grégoire. J'écouterai les arguments s'il y a lieu. Vous venez de faire mention de ce document et, hier, le témoin en faisait de même. Si vous désiriez faire un rappel au Règlement et introduire une motion pour que ce document soit déposé à la Chambre, c'est à ce moment-là que vous auriez du le faire. Si nous voulons nous conformer à la coutume, votre proposition pour la présentation de ce document aurait dû être faite hier, au moment où il en était question. Elle n'a pas été faite au moment voulu. Pour cette raison la proposition faite maintenant devient irrecevable. Je suis toutefois disposé à écouter tout autre argument.

M. PRITTIE: Cette motion n'a pas été appuyée, de toute façon.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Faites-vous une proposition?

M. GRÉGOIRE: Non, je fais la demande à M. McGregor. Je pense que c'est normal. Peut-être ne me suis-je pas exprimé en anglais aussi bien que je l'aurais désiré. Il ne s'agit pas d'un «ordre». Je connais à présent le sens du mot «demand» en anglais. Comme nous avons pu le constater à la conférence provinciale, ce n'est pas le même que celui qu'on donne au mot «demande» en français. Je voudrais demander à M. McGregor si, vu l'ensemble des faits relatés, il serait disposé à déposer ce document pour la bonne raison que nous croyons que certains de nos membres l'ont vu, mais pas tous. Êtes-vous disposé à déposer ce document à l'usage des membres de ce comité?

M. MCGREGOR: Monsieur Grégoire, vous m'en voyez désolé, mais je ne le suis pas. A ma connaissance du moins, aucun membre de ce comité n'a vu le rapport. On l'a soumis au ministre, mais à lui seulement. Je ne sais pas ce qu'il en a fait. Je ne pense pas qu'il l'ait montré à d'autres membres. En dehors du ministre, je pense que personne à Air Canada ne l'a vu. Ne croyez pas que j'essaie de créer des difficultés mais je suis au regret de devoir m'opposer à votre demande. Le fait est que ce document ne contient pas beaucoup de détails sur les accidents mais il donne, par contre, un grand nombre de renseignements ayant trait à notre mise à l'étude de l'avion. Ceux-ci sont précieux pour le personnel d'autres services techniques et, en conséquence, je proteste contre l'idée de nous en départir.

M. FISHER: En fait, vous avez déjà donné ce rapport au gouvernement, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Au ministre des Transports?

M. FISHER: Ainsi, en tout état de cause, vous ne pourriez prendre cette décision unilatéralement.

M. MCGREGOR: Non.

M. FISHER: Y a-t-il parmi nous un représentant du ministre qui serait en mesure de nous donner le point de vue de ce dernier.

M. GRÉGOIRE: Je crois que le secrétaire parlementaire est présent.

M. CANTIN: Je crois qu'on a exposé le point de vue du ministre à la Chambre des communes la semaine dernière.

M. FISHER: Quel était ce point de vue?

M. CANTIN: Que la publication de ce rapport était contraire à l'intérêt public.

M. GRÉGOIRE: Quand on veut empêcher la publication d'un rapport, on dit toujours que c'est dans l'intérêt du public. Dans ce rapport, je pense qu'il n'y a rien de néfaste pour le public.

Le PRÉSIDENT: Vous avez fait votre demande et c'est là tout ce que nous pouvons faire.

Allons-nous continuer l'interrogatoire?

M. GRÉGOIRE: J'en appelle au Règlement. Je désire faire ressortir qu'il y a une lacune dans ce comité. En effet, j'y suis le seul membre de mon parti et si je désire proposer une motion, je ne puis me trouver un secondeur. Me voilà réduit à demander s'il se trouve quelqu'un ici qui veuille bien soutenir ma motion pour solliciter, exiger, revendiquer du ministre des Transports la présentation de ce document aux membres du comité.

M. LLOYD: Monsieur le président, je crois que c'est l'usage parlementaire d'appuyer une motion de façon à régler la procédure sans perdre plus de temps. Personnellement, je suis opposé à la publication d'un document de ce genre, mais afin de mettre un point final à la question, je vais appuyer cette motion et nous pourrons alors en arriver au vote.

M. FISHER: Le vote!

Un MEMBRE: Le vote!

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je ne veux pas commettre les erreurs que l'on fait parfois lorsqu'on est trop pressé. Toutefois, comme M. Fisher le faisait remarquer très justement, il y a un instant, c'est bien à la Chambre qu'il faut introduire la demande pour obtenir la présentation de pareil document. Selon moi, le Comité n'est pas habilité à demander la production d'un document qui est entre les mains du ministre et qui lui a été fourni par un témoin qui rend témoignage ici au nom d'Air-Canada.

Je le répète, selon le règlement, pareille motion est irrecevable.

M. NUGENT: Au sujet du rappel au règlement notre mandat nous autorise en toutes lettres à faire produire des documents. Alors je ne vois pas comment l'objection de M. Fisher serait motivée. Je m'oppose à la motion, mais je ne vois pas comment ce document diffère d'un autre.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas m'étendre davantage sur la question. Si le Comité veut se prononcer sur la motion, je me conformerai à son désir. Après tout, je ne suis pas au-dessus du Comité. Je vais mettre la question aux voix, maintenant que j'ai exprimé mon avis.

M. CANTELON: Sauf erreur, l'honorable McIlraith a dit qu'il tâcherait d'en obtenir un résumé.

M. RHÉAUME: Cela serait un rapport différent.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire, auriez-vous l'obligeance de présenter votre motion par écrit?

M. FISHER: Je me demande si M. Nugent et vous-même, monsieur le président, avez bien saisi ce que j'ai dit. J'ai souvent présenté des motions au sein de comités, surtout de celui-ci, appuyées par des membres de divers partis, en vue de la production de rapports établis, par exemple, par le National-Canadien, notamment le rapport De Leuw Cather relatif à la nouvelle cour de triage du National-Canadien à Toronto. Mais ce n'est pas à cet égard que j'ai soulevé la question. Voici où je veux en venir: comme c'est le gouvernement plutôt qu'Air-Canada qui est saisi du rapport, nous devrions, à mon avis, nous adresser au gouvernement plutôt qu'à Air-Canada.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Grégoire, appuyé par M. Lloyd, que le Comité demande au ministre des Transports de produire le rapport d'Air-Canada relatif à la mise d'un nouveau moyen-courrier à la disposition des membres du Comité.

Votent pour?

Votent contre?

Je déclare la motion rejetée.

M. PUGH: Quelle est la ligne de conduite de la société proprement dite au sujet de ces raports; les présente-t-elle automatiquement?

M. McGREGOR: La ligne de conduite a varié au cours des années, selon l'attitude du ministre des Transports et pour d'autres raisons.

M. ROCK: Au sujet du vote, vous avez dit tout de suite: «Je déclare la motion rejetée.» Je ne crois pas que le greffier ait eu le temps de compter les noms.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui ont voté contre voudraient-ils l'indiquer encore une fois?

La motion est rejetée.

M. McGREGOR: L'attitude du ministre des Transports au sujet du choix, sur le plan technique, des avions a changé au cours des ans. Parfois, il tient à être mis au courant au préalable; parfois il n'y tient pas. Dans ce cas-ci, les crédits nécessaires au premier versement à compter sur ce petit avion à réaction avaient été inclus dans le budget de premier établissement de 1963 approuvé par décret du conseil en février 1963. La recommandation présentée par le service d'exploitation de la compagnie était extrêmement ferme et le conseil d'administration de la compagnie a approuvé cette recommandation à l'unanimité. Par conséquent, en théorie, rien au monde n'aurait pu empêcher Air-Canada de commander l'avion tout simplement. La société était autorisée à en faire la dépense, elle possédait tous les renseignements d'ordre technique et avait l'approbation de son conseil.

D'autre part, cette commande avait été l'objet de beaucoup de publicité. On avait beaucoup exagéré les choses. Il s'agissait, disait-on, de l'achat de cinquante avions, mais on n'a jamais dit que l'acquisition se ferait progressivement. Nous nous sommes rendus compte que les fausses déclarations faisaient boule de neige et c'est pourquoi nous avons cru bon de consulter le ministre à cet égard et de le saisir de la question.

M. PUGH: Je suppose qu'on faisait grand état de la participation canadienne à la construction?

M. McGREGOR: La recommandation n'en tenait pas compte, mais le conseil a étudié cet aspect et en a tenu compte dans sa décision.

M. PUGH: Cette attitude entre le gouvernement et Air-Canada remonte à combien d'années?

M. McGREGOR: C'est en 1956 que le dernier choix d'avions important a été fait; il s'agissait du DC-8 et du Vanguard. Dans ces deux cas, si ma mémoire est bonne, nous avons établi un budget d'immobilisation, indiquant les sommes requises et le nom de la catégorie d'avions choisies. Le gouvernement a approuvé ce budget qui portait la désignation particulière de ce genre d'avion, le nombre qu'on entendait acheter, etc.

Nous avons décidé par la suite que préciser les catégories dans les budgets d'immobilisation restreignait la société un tant soit peu. C'est ce que nous avons constaté quand nous avons voulu acheter quelques DC-8F en vertu de l'autorisation que nous avions reçue à cet égard. A cette époque, on nous avait obligé, pour des motifs dont il est permis de douter, de modifier notre budget des immobilisations. Nous nous piquions de n'avoir jamais eu au cours des ans à modifier ce budget. Nous ne commandions qu'un petit nombre d'avions d'un genre essentiel, mais il fallait l'indiquer dans le budget revisé. Voilà, pour l'essentiel, l'historique de cette affaire.

M. NUGENT: D'après ce que vous venez de dire, monsieur McGregor, dois-je comprendre que la société a maintenant adopté pour ligne de conduite de consulter ou de conseiller le ministre et que, dorénavant, il y aura consultation avec le ministre et le gouvernement?

M. McGREGOR: Je ne crois pas, à en juger par ce qui vient de se passer.

M. NUGENT: Est-ce à la demande du ministre, vu l'opportunisme politique au sujet de la participation canadienne, etc., qu'on vous a prié de lui en donner avis avant d'annoncer une décision ou de prendre quelque disposition?

M. MCGREGOR: Non, c'est à la demande du conseil d'administration.

M. NUGENT: C'était quand?

M. MCGREGOR: Le 22 octobre de cette année.

M. NUGENT: Cette question de consultation avec le ministre a-t-elle déjà été discutée?

M. MCGREGOR: Non.

M. NUGENT: Vous n'avez pas abordé cette question avec aucun ministre des Transports?

M. MCGREGOR: Non.

M. NUGENT: Du choix d'un nouveau genre d'avion?

M. MCGREGOR: Non.

M. NUGENT: Ni de l'annonce de ce choix?

M. MCGREGOR: Le rapport technique et économique m'a été remis le 15 octobre, lendemain de ma rentrée de Rome. C'est alors que j'ai pris connaissance du rapport et de la recommandation qu'il renfermait. Mon conseil a été saisi de cette recommandation sept jours plus tard, soit le 22 octobre, et l'a approuvée. Je n'ai pas pu consulter le ministre ni qui que ce soit parce que je ne savais pas ce que le rapport contenait.

M. NUGENT: Je ne parle pas d'une conversation avec le ministre, mais si Air-Canada s'entretiendra avec le gouvernement quant au genre d'avion qu'il y aurait lieu d'acheter?

M. MCGREGOR: Aucun ministre des Transports ne m'a jamais dit cela.

M. LLOYD: Je vais vous poser une série de questions au sujet des échelons à franchir pour en arriver à une décision définitive quant à la recommandation à formuler en vue de l'achat de matériel. Je m'intéresse à l'activité que déploie l'industrie aéronautique lorsqu'elle constate qu'un client en perspective va faire un achat. Je suppose que vous l'en prévenez au préalable par l'entremise de votre service d'exploitation et que vous ne cessez de poursuivre des études à ce sujet.

M. MCGREGOR: En effet.

M. LLOYD: Je suppose que l'industrie aéronautique ne fait pas d'exception à la règle et que ces vendeurs se montrent actifs, même avant qu'on exprime le désir d'acheter?

M. MCGREGOR: Ils font exception quant à la vigueur déployée, mais certainement pas du côté de l'indifférence.

M. LLOYD: Plusieurs entreprises vous ont présenté des instances. Avez-vous adressé des appels d'offre à certaines entreprises choisies ou avez-vous publié un avis public à ce sujet? Comment avez-vous procédé?

M. MCGREGOR: Nous n'avons pas à prendre aucune initiative à ce sujet. Chez les fabricants d'aéronefs, le directeur des ventes connaît le matériel supplémentaire dont une ligne d'aviation a besoin même avant que cette ligne d'aviation s'en soit tout à fait rendu compte.

M. LLOYD: Vous parlez des directeurs de vente?

M. MCGREGOR: Je parle des fabricants.

M. LLOYD: Le fabricant a-t-il coutume d'envoyer des vendeurs négocier directement avec vous?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur; il s'agit de vendeurs de matériel technique.

M. LLOYD: A-t-on fait exception à cette coutume quant au dernier achat de matériel? Parmi ceux qui ont fait des offres à Air-Canada, certains agissaient-ils par l'entremise d'un agent?

M. MCGREGOR: Pas tout à fait, mais agir par l'entremise d'un agent montre, on ne peut mieux, la pression qu'un certain fabricant a voulu exercer sur nous.

M. LLOYD: Quel est son nom?

M. MCGREGOR: Sud.

M. LLOYD: Sa technique de vente différait de celle des autres fabricants?

M. MCGREGOR: Pour être entièrement juste, je dirai qu'il a envoyé son représentant nord-américain à Air-Canada en maintes occasions et que ce représentant était parfois accompagné d'autres fonctionnaires de l'entreprise. Ils nous ont demandé, ce qui est tout à fait normal et ce que font d'ailleurs les autres fabricants, quelles étaient nos exigences et nos prescriptions, et les rayons d'action qui nous intéressaient. Nous leur avons fourni ces renseignements qu'ils ont transmis à leur calculatrice électronique à New York. Jusque-là, tout se passait normalement. Mais, en outre, ils ont fait des démarches auprès du gouvernement, ce qu'aucun autre fabricant, à ma connaissance, n'a fait.

M. LLOYD: Que dites-vous?

M. MCGREGOR: J'ai dit qu'il avait fait des démarches auprès du gouvernement, ce que d'autres fabricants, à ma connaissance, n'ont pas fait. Je ne dis pas que cette ligne de conduite soit irrégulière.

M. LLOYD: Vous dites qu'on a fait des démarches auprès du gouvernement?

M. MCGREGOR: Oui.

M. LLOYD: Dans quel dessein?

M. MCGREGOR: Dans le cas de ce fabricant, il a fait des démarches auprès du gouvernement au sujet d'un avion et, autant que je sache, aucun autre fabricant n'a agi ainsi.

M. LLOYD: D'ordinaire, est-ce que l'on traite directement avec Air-Canada?

M. MCGREGOR: Oui.

M. LLOYD: Cela comporte-t-il le versement d'une commission à l'agent qui intervient?

M. MCGREGOR: Non.

M. LLOYD: Aucune commission n'a été versée à un agent qui soit intervenu, à votre connaissance, dans le cas des ventes effectuées par la compagnie Douglas?

M. MCGREGOR: Non, aucune.

M. LLOYD: Je vous remercie.

M. HAHN: Permettez-moi de poser une question au sujet du choix des avions. Faut-il prêter foi à la nouvelle parue dans les journaux d'aujourd'hui portant que l'écrasement de l'avion B.A.C. 111 n'a pas du tout influé sur votre décision?

M. MCGREGOR: C'est absolument vrai. Le rapport dont j'ai parlé, traitant de l'évaluation, m'a été remis le 15 octobre tandis que le malheureux accident du B.A.C. 111 est survenu le 22 octobre, soit le jour même de la réunion de mon conseil. J'ai dit hier que je reviendrai là-dessus mais je l'avais oublié. J'en parlerai à l'instant. Je pense que c'est tout à l'honneur de la *British Aircraft Corporation* de s'être donnée la peine de me tirer du lit très tôt ce matin-là pour m'annoncer la nouvelle de l'accident. Bien qu'on n'ait pas encore su ce qui s'était passé exactement, on m'a dit qu'on ne pouvait plus communiquer par radio avec l'avion, dans lequel j'avais pris place douze jours auparavant, et qu'on avait signalé des débris au sol. On en déduisait que malheureusement le

prototype B.A.C. 111 s'était bel et bien écrasé. On savait que je tiendrais une réunion du conseil ce jour-là au sujet de cet avion et que je tiendrais à ce que le conseil soit mis au courant de cette nouvelle.

Permettez-moi de signaler une autre chose qui n'est peut-être pas pertinente. La technique de vente de la B.A.C. est la suivante. Bien qu'il y ait eu controverse au sujet de la balance commerciale entre le Canada et le Royaume-Uni et la balance commerciale entre les États-Unis et le Canada, ce point n'a pas été relevé. Ce sont là des détails de bonne conduite que n'apprécie pas moins vivement celui qui n'est plus client en perspective.

M. FISHER: Monsieur le président, je pense que mes observations doivent être faites au stade de l'étude de l'article relatif au matériel et aux installations. Monsieur McGregor, êtes-vous satisfait du service de la manutention des bagages, de la vitesse avec laquelle on s'occupe des bagages et des moyens de transport prévus à la plupart des aéroports du Canada pour ramener les voyageurs de l'aéroport à la ville?

Pour ma part, en tant qu'usager, je ne suis pas du tout satisfait à cet égard. A mon avis, il y a trop de retards, trop d'erreurs, et le prix exigé par les transporteurs est trop élevé. Je pense que si l'on se penchait sur ce problème il y aurait moyen d'améliorer la situation. Je me demande quelle disposition prend Air-Canada pour s'assurer que tout marche rondement et je voudrais savoir, en outre, si vous songez à l'heure actuelle à améliorer les choses de ce côté-là.

M. MCGREGOR: Monsieur Fisher, vous posez là une question très intéressante. Lorsqu'un avion vient d'atterrir, il incombe à Air-Canada de voir à ce qu'on aille y chercher les bagages et qu'on s'en occupe au terminus avec le plus de célérité possible.

Il y a environ quatre ans, nous avions organisé une grande campagne à ce sujet. Les directeurs d'aéroport ont été prévenus de l'intervalle qui devait s'écouler entre la livraison des bagages et l'arrivée de l'avion. Je ne veux pas manquer de bienveillance, mais l'avènement des nouveaux terminus a donné lieu à beaucoup de laisser-aller à ce sujet. Je puis vous fournir des chiffres relatifs à ces intervalles.

M. FISHER: Je m'intéresse surtout aux terminus de Montréal et de Toronto.

M. MCGREGOR: A en juger par ce qui s'est passé à Montréal, je crains bien que le service fourni à Toronto, à l'heure actuelle, soit meilleur que celui qu'on dispensera dans quelques mois lorsque fonctionnera le nouveau terminus. Je ne sais pas si cette situation est attribuable à de trop nombreux rouages administratifs ou à la distance à parcourir, mais dès l'inauguration du nouveau terminus à Montréal, le temps mis à la manutention des bagages a diminué considérablement.

M. MITCHELL: Vous avez dit «diminué», mais ne voulez-vous pas dire plutôt «accru»?

M. MCGREGOR: Oui. Je veux dire qu'il faut plus de temps et que le service s'est détérioré. Je comprends votre intervention et je vous sais gré de cette mise au point.

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, au sujet de cette question des bagages, beaucoup de voyageurs se plaignent-ils de ce que leurs bagages sont endommagés?

M. MCGREGOR: Je ne sais pas ce que vous entendez par «beaucoup», mais nous avons reçu un certain nombre de plaintes. Certains voyageurs ont raison de se plaindre. Je dirais que bon nombre de plaintes sont fondées tandis que certaines ne le sont pas. On nous dit, par exemple: «Je viens de faire l'envolée Montréal-Toronto et je constate que ma valise a été très abîmée». Évidemment, la valise a bien fait un trajet par avion mais elle a aussi fait deux trajets en taxi et on ne sait pas si elle a été abîmée en avion ou en taxi;

cependant, aux yeux du voyageur, la faute est attribuable à Air-Canada et nous indemnisons l'intéressé en conséquence.

M. FISHER: Monsieur McGregor, pour revenir au point que j'ai soulevé, je ne vois aucune raison pour qu'on mette tant de temps à l'heure actuelle à Toronto pour nous remettre nos bagages au terminus de l'aéroport et nous transporter au débarcadère de la rue York. On met de cinquante à soixante minutes pour ce faire. Je comprends que certains jours il faille deux heures si l'on se trouve à l'heure de pointe. Toutefois, je trouve trop cher le prix que l'on exige pour ce service de transport. Je me demande si vous pouvez faire quelque chose afin de corriger cette situation.

M. MCGREGOR: Je parlerai d'abord de cette partie de votre question qui a trait au prix exigé.

Si je me souviens bien, nous procédons comme ceci: nous choisissons une compagnie de transport qui est prête à fournir ce service et nous recommandons au ministère des Transports que la compagnie A, par exemple, ait l'exclusivité pour faire la navette entre la ville et l'aéroport. D'ordinaire, le ministère des Transports accepte notre recommandation et négocie un contrat avec la compagnie intéressée; le ministère prélève un droit de cette compagnie pour ce privilège. La compagnie doit alors, dans la plupart des cas, obtenir un permis qui l'autorise à emprunter les routes provinciales entre l'aéroport et la ville. S'il arrive que nous soyons très mécontents de ce service, à cause du service proprement dit ou du prix exigé, ou pour une raison quelconque, ce que nous faisons normalement c'est de recommander au ministère des Transports de résilier l'accord conclu entre le ministère et cette compagnie. Autant que je sache, lorsqu'une telle situation s'est présentée dans le passé, le permis a été annulé.

Vous parlez surtout de Toronto, n'est-ce pas?

M. FISHER: Je parle et de Montréal et de Toronto. Je ne comprends pas qu'il y ait un délai de vingt minutes entre le moment de la descente d'avion et celui de la remise des bagages.

M. MCGREGOR: Je dirais que ces cas ne se présentent pas très souvent. Cette fin de voyage marche assez rondement d'habitude. Je parle en connaissance de cause de l'aéroport de Montréal parce que tous mes voyages par avion commencent et se terminent là.

Le transport par automobile auquel vous faites allusion constitue un problème. Nous avons déjà essayé d'établir nos itinéraires en indiquant différentes heures de départ et d'arrivée selon que le transport par voiture se fait aux heures de pointe ou à un autre moment et nous avons constaté que cela ne servait à rien parce que le voyageur se souvenait immanquablement du plus court délai qu'il appliquait à 5 heures du soir et, évidemment, il était déçu.

Par ailleurs, nous avons déjà décidé que la meilleure façon d'établir un itinéraire serait de tenir compte d'assez près de la situation la plus difficile, ce qui donne un délai d'environ cinquante minutes. Le temps mis pour se rendre de l'aéroport à la ville dépend de la vitesse à laquelle la voiture peut faire le trajet. Aux yeux du voyageur, cet élément n'est pas d'importance primordiale, mais lorsqu'il s'agit de se rendre de la ville à l'aéroport afin de prendre l'avion, l'élément temps devient très important.

M. FISHER: Il n'en reste pas moins que, selon moi, on met trop de temps au transport aller-retour des voyageurs à l'aéroport de Toronto; la manutention des bagages se fait trop lentement et la confusion ne manque pas autour des comptoirs à bagages. Au moins, à Montréal, on indique que les bagages relatifs à telle envolée sont prêts, ce qui ne se fait pas à Toronto.

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, pour ce qui est de la remise à neuf de l'aéroport de Winnipeg, publiera-t-on un rapport succinct à ce sujet et sera-t-il porté à la connaissance du public?

M. McGREGOR: Monsieur Grégoire, le rapport que nous avons établi est sous forme de résumé.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je voudrais poser ma question au secrétaire parlementaire vu que le ministre est absent. Le ministre est-il au courant de l'accord projeté selon lequel tous les nouveaux avions qu'achètera Air-Canada seront de fabrication canadienne?

M. CANTIN: Je ne suis pas au courant de cet accord.

M. RHÉAUME: Monsieur McGregor, vous avez dit plus tôt qu'il n'était pas économique pour une entreprise d'aviation d'effectuer des envolées de 500 milles ou moins. Air-Canada en avait fait l'expérience. Je me demande si, grâce à l'acquisition du DC-9, qui est un avion dont le rayon moyen d'action va jusqu'à 1,200 milles, on prévoit que la situation économique relative aux courts itinéraires, par rapport aux longs itinéraires, sera modifiée ou améliorée par comparaison à l'utilisation des Viscount et des Vanguard à l'heure actuelle?

M. McGREGOR: Non, nous ne le prévoyons pas. Pourrais-je modifier ma réponse? Nous ne le prévoyons pas pour ce qui est du DC-9 mais quant aux Viscount la situation économique ira s'améliorant lorsque leur dépréciation aura cessé; ce fait pourrait influer sur ma déclaration.

M. RHÉAUME: D'après les chiffres fournis hier—et j'avoue que mon calcul a été fait à la hâte—Air-Canada aurait perdu une somme de l'ordre de $7,500,000 en 1962 relativement à divers courts itinéraires, notamment dans les provinces Maritimes, la province de Québec et les provinces des Prairies. Lorsqu'on additionne tout cela, on arrive à $7,500,000, ce qui aurait pu modifier le déficit de 1962. Pensez-vous que le déficit relatif à ces itinéraires particuliers sera moins élevé l'année prochaine lorsque vous aurez déprécié les Viscount et les Vanguard?

M. McGREGOR: Oui, non pas lorsque nous les aurons dépréciés mais lorsqu'ils auront atteint leur pleine dépréciation.

M. LLOYD: Permettez-moi d'interrompre. Je sais que deux d'entre nous devons nous rendre à une autre séance de comité et que quatre députés en tout doivent assister à une réunion à six heures. Comme il nous faudra quelques minutes pour nous rendre à l'édifice central, je me demande si l'on a fixé l'heure d'ajournement du Comité?

Le PRÉSIDENT: Je comptais que le Comité terminerait son étude de l'article relatif au matériel et aux installations dans une dizaine de minutes après quoi il s'ajournerait jusqu'à demain matin.

M. GRÉGOIRE: Vu que nous avons tenu une réunion du sous-comité directeur, j'aimerais que deux personnes soient appelées à comparaître devant ce comité au sujet de la question du matériel; je pense au président ou à un représentant de Canadair et au président ou à un représentant de la de Havilland.

M. HAHN: Je fais appel au règlement. Pour quelle raison ces gens comparaîtraient-ils devant le comité?

M. GRÉGOIRE: J'aurais quelques questions à leur poser au sujet du problème des avions.

M. NUGENT: Je propose l'ajournement.

M. PUGH: Vu que nous discutons du Viscount, croyez-vous que peut-être dans dix-huit mois les courts itinéraires, soit de 500 milles ou moins, seront rentables?

M. McGREGOR: Non, mais vu que les frais d'exploitation du Viscount diminueront grâce à la suppression d'un article important du point de vue dépréciation, la situation économique et financière relative à tous les itinéraires à l'égard desquels nous utilisons les Viscount sera de ce fait améliorée.

M. PUGH: Je suppose que vous continuerez à utiliser le Viscount aussi longtemps qu'il sera pratique de le faire?

M. MCGREGOR: Jusqu'en 1973.

M. NUGENT: Pourrait-on proposer l'ajournement?

M. ROCK: A-t-on pris une décision au sujet de la demande de M. Grégoire?

Le PRÉSIDENT: J'attendais qu'on ait fini de poser des questions au sujet du matériel et des installations. S'il n'y a pas d'autres questions à ce sujet, nous traiterons de ce problème.

M. NUGENT: Je voudrais formuler une observation. M. McGregor a dit qu'il n'avait jamais prévenu le ministre de la décision relative aux changements d'avions. Il regrettait, semble-t-il, de ne pas l'avoir prévenu à cause de nombreux ennuis. Je tiens à relever ce point et je propose que le Comité recommande au ministre qu'Air-Canada adopte pour ligne de conduite de saisir le ministre des décisions qu'il entend prendre. Je comprends, évidemment, qu'il déplaise à M. McGregor de voir le ministre s'ingérer dans les affaires d'Air-Canada. Mais chaque fois que le public a des plaintes à formuler au sujet d'Air-Canada, le gouvernement est cloué au pilori et le ministre est criblé de questions. Si Air-Canada collaborait un peu plus, la pression exercée sur le ministre serait moins forte.

M. MCGREGOR: Monsieur Nugent a le don de compliquer les choses. Je n'ai éprouvé aucun malaise par suite d'une décision du ministre des Transports; je n'ai jamais parlé de cela. Précisons la situation. J'ai dit qu'il était regrettable qu'Air-Canada, ayant toute l'autorité nécessaire pour ce qui est des dépenses d'immobilisation, ayant aussi l'approbation de son conseil, n'ait pas annoncé sa décision le 23 octobre au lieu du 22 novembre, car on aurait pu éviter les prises de bec et les rumeurs suscitées pendant tout ce mois par le choix arrêté. Voilà ce que j'ai voulu dire.

M. NUGENT: Il n'en reste pas moins que vous avez annoncé la décision avant d'en saisir le ministre. On a fait des insinuations d'ordre politique pendant tout ce mois afin de contenter la population du Canada, propriétaire de cette ligne aérienne.

M. MCGREGOR: Autant que je sache, je n'ai contenté personne.

M. PUGH: Pourriez-vous nous parler de l'efficacité du dégivreur dont la photo apparaît à la page 11?

M. MCGREGOR: Ce dégivreur permet aux avions de décoler alors qu'ils ne le pourraient pas autrement. Il coûte environ $28,000 et dévore de forte quantités d'antigel.

M. PUGH: Est-ce un appareil très efficace? N'y aurait-il pas moyen d'arriver au même résultat autrement?

M. MCGREGOR: On utilisait auparavant une vadrouille à long manche, mais cela coûtait beaucoup plus cher en main-d'œuvre et prenait beaucoup plus de temps. Le dégivreur nous fournit un excellent rendement.

M. RHÉAUME: C'est qu'il est fabriqué dans la circonscription de M. Pugh.

M. PUGH: Et M. Trump, l'inventeur, est un vieil ami à moi.

Le PRÉSIDENT: J'allais dire que nous avons à peu près terminé l'étude du matériel et des installations, sauf que M. Grégoire a une motion à présenter, ce qu'il est libre de faire. Nous pourrions alors nous prononcer sur la motion de M. Grégoire pour ensuite terminer l'étude de l'alinéa relatif au matériel et aux installations, à moins que le Comité ne décide de remettre l'étude de ces questions à demain.

M. LLOYD: Sauf erreur, M. Grégoire propose que le comité directeur étudie cette question et en fasse rapport au Comité.

M. GRÉGOIRE: Ainsi la question du matériel et des installations serait réservée pour traiter de ma proposition. Il appartient au sous-comité directeur de présenter un rapport là-dessus et il ne s'est pas encore réuni. Je voulais que ces deux personnes comparaissent devant le Comité.

M. ROCK: Est-ce que le président de Canadair et le président de l'autre société d'aviation en ont fait la demande eux-mêmes?

M. GRÉGOIRE: Non.

M. ROCK: Alors pourquoi présentez-vous cette demande? Si ces gens veulent comparaître devant le Comité ils n'ont qu'à s'adresser au président.

M. GRÉGOIRE: Je voudrais que ces deux personnes, soit le président, soit son représentant, tant de Canadair que de la *de Havilland Aircraft Company*, comparaissent devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire, auriez-vous l'obligeance de présenter une motion à ce sujet afin que nous puissions trancher cette question dès maintenant?

M. GRÉGOIRE: Dois-je présenter une motion formelle?

Le PRÉSIDENT: Oui, vu que certains députés doivent assister à des réunions de Comité demain et que nous pouvons probablement disposer de cette question dès maintenant.

M. GRÉGOIRE: J'en fais la proposition.

M. NUGENT: Je voudrais que l'étude du matériel et des installations soit remise à un autre jour. Je pense que les témoignages présentés quant au changement d'attitude à l'égard du Viscount après dépréciation ouvrent des horizons très intéressants. J'espère que nous pourrons en remettre l'étude à un autre jour.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions nous prononcer sur la motion de M. Grégoire avant l'ajournement. Quelqu'un veut-il appuyer la motion de M. Grégoire?

M. FISHER: Je l'appuie.

M. HAHN: Permettez-moi de dire un mot pendant que l'on rédige cette motion. Il me semble que nous n'avons pas grand chose à gagner en faisant comparaître ces deux personnes devant le Comité. Ni l'une ni l'autre de ces compagnies n'a un avion qu'elle a conçu et qu'elle peut présenter à Air-Canada; ainsi Air-Canada a dû sans doute traiter avec ceux qui ont conçu un avion, et c'est dans cette optique que sa décision a été prise. Ce n'est qu'après que la décision d'ordre technique eût été prise que ces deux compagnies sont entrées en ligne de compte en tant que fournisseurs des produits de fabrication canadienne.

M. PUGH: A mon avis, monsieur le président, si nous sommes assez chanceux pour amener ces gens à comparaître devant le Comité, tous les députés devraient avoir l'occasion de se consulter avec la crème des techniciens, des avocats, et qui sais-je encore, avant d'interroger ces gens.

M. DEACHMAN: Il nous reste à traiter de la question des chemins de fer et de la marine marchande. Or, si nous poussons notre enquête trop loin dans un cas, nous la restreindrons dans l'autre. Selon moi, nous nous sommes assez bien tirés d'affaire jusqu'ici.

M. MCGREGOR: Permettez-moi d'annoncer, dans l'espoir que cela modifiera un tant soit peu l'attitude de M. Grégoire, que la société Douglas a été mise au courant du choix d'Air-Canada quant à la commande d'avions DC-9.

M. GRÉGOIRE: Je voudrais dire un mot au sujet de ma proposition. Je pense que tous les membres du Comité voudront savoir ce que ces deux compagnies ont à offrir à notre aviation civile non seulement à l'heure actuelle mais à l'avenir. Je pense qu'il serait utile au Comité, à Air-Canada et à tous les intéressés de connaître ces perspectives. Vu qu'il y a un chapitre traitant

des projets d'avenir, je pense que nous devrions faire témoigner ces gens vu qu'Air-Canada et nous-mêmes voudrons savoir ce que les compagnies d'aviation canadiennes sont en mesure d'offrir.

M. LLOYD: Monsieur le président, le travail du Comité est divisé en deux. Le Comité a reçu un mandat. Nous devons nous en tenir exactement à nos attributions. Si j'ai proposé que cette question soit étudiée par le sous-comité directeur c'est afin de pouvoir la partager en deux, soit, d'une part, les décisions à prendre et, d'autre part, Air-Canada, ce qui comporte un champ d'examen très vaste. Je le répète, à mon avis, cette tâche devrait être confiée au sous-comité directeur. Il nous faut nous en tenir à nos attributions, à la question principale qui doit faire l'objet de notre étude et aux témoins à faire comparaître.

M. RHÉAUME: Monsieur le président, ne pourrions-nous pas confier cette question au sous-comité directeur?

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions fort bien, à mon avis, en disposer.

M. NUGENT: C'est exactement le genre de question qui devrait être confiée à un sous-comité directeur.

Monsieur le président, vous avez dit lors de la première séance qu'un sous-comité directeur serait constitué, convoqué et consulté, mais aucun tel comité n'a été constitué et nous n'avons eu aucune consultation jusqu'à présent avec un tel comité.

Je propose que l'étude de cette proposition soit remise à plus tard et que, dans l'intervalle, nous constituions un sous-comité directeur.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Nugent, je partage parfaitement votre avis. Je n'ai pas eu l'occasion de porter la parole aussi souvent que certains autres membres du Comité. Toutefois, M. Muir a parlé hier dans le même sens et j'ai cru bon de saisir les whips des partis de cette proposition. Je ne parle pas de M. Grégoire, évidemment, vu qu'il est le whip de son parti. Mais j'ai bel et bien constitué un sous-comité directeur cet après-midi après avoir consulté les whips; le comité se compose de M. Muir, de M. Balcer, M. Grégoire, M. Fisher, M. Granger et M. Lloyd, et si ces messieurs veulent se réunir demain nous étudierons la question. Nous pourrions nous réunir à 9 heures, mais cette heure ne convient pas à tous.

M. RHÉAUME: C'est encore la nuit.

M. FISHER: C'est une heure convenable.

Le PRÉSIDENT: Je suis prêt à venir ici demain matin à 9 heures pour étudier ces questions.

Des voix: D'accord.

M. FORBES: Monsieur le président, permettez-moi de poser une petite question avant que le Comité ne s'ajourne, vu qu'à cause d'une autre réunion je ne pourrai pas assister à cette séance demain matin.

Au cours de notre entretien d'hier, vous avez dit que certains membres du personnel à Winnipeg passeraient à Calgary, Medicine Hat et à certains autres endroits; est-ce parce que l'ampleur de vos installations à Medicine Hat et à Calgary sera étendue davantage?

M. MCGREGOR: Non. Sauf erreur, nous n'avons pas fait mention de ces petites localités; j'ai parlé de Vancouver, de Toronto et d'Halifax, où nous avons des bases d'entretien. Nous agirons ainsi un peu plus tard et au fur et à mesure que le travail à faire à Winnipeg diminuera.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-sixième législature

1963

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède et régit

Président: M. JEAN-T. RICHARD

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCE DU JEUDI 5 DÉCEMBRE 1963

SUJETS:

Rapport annuel (1962)—Budget des immobilisations (1963) de la Société AIR CANADA—Rapport de l'Auditeur général au Parlement pour l'année financière terminée le 31 décembre 1962.

TÉMOINS:

L'honorable George McIlraith, ministre des Transports: *De la société Air-Canada*: MM. G. R. McGregor, président, W. S. Harvey, vice-président, (Finances) et contrôleur; H. W. Seagrim, vice-président (Exploitation); R. C. MacInnes, directeur des relations publiques; André Gauthier, directeur des relations avec le gouvernement et le public; H. D. Laing, vérificateur général de la société; H. S. Bowman, comptable des finances et N. E. Taylor, chef à la division des recherches économiques.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

29947-9-1

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA MARINE MARCHANDE

Président: M. Jean-T. Richard

Vice-président: M. C. R. Granger

MM.

Addison
Balcer
Béchard
Cantelon
Chrétien
Deachman
Fisher
Forbes
[2] Foy
Granger
Grégoire
Guay
Hahn
[1] Horner (*Acadia*)
Leboe
Lloyd
Mitchell
Monteith
Muir (*Lisgar*)
Prittie
Pugh
Richard
Rhéaume
Rideout
Rock
Southam—26

(Quorum 12)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

---

[1] M. Horner (*Acadia*) remplace M. Nugent le 9 décembre 1963.
[2] M. Foy remplace M. McNulty à compter du 9 décembre 1963.

ORDRES DE RENVOI

LE LUNDI 9 décembre 1963

Il est ordonné:—Que le nom de M. Horner (*Acadia*) soit substitué à celui de M. Nugent sur la liste des membres du Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

LE LUNDI 9 décembre 1963

Que le nom de M. Foy soit substitué à celui de M. McNulty sur la liste des membres du Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

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

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 5 décembre 1963
(6)

Le comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Balcer, Béchard, Cantelon, Chrétien, Deachman, Fisher, Granger, Grégoire, Guay, Hahn, Lloyd, McNulty, Mitchell, Monteith, Muir (*Lisgar*), Prittie, Pugh, Rhéaume, Richard, Rideout et Rock—(21).

Aussi présents: L'hon. George McIlraith, ministre des Transports; M. Charles Cantin, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Aussi présents: Les représentants d'Air-Canada: MM. G. R. McGregor, président; W. S. Harvey, vice-président (Finances) et contrôleur; H. W. Seagrim, vice-président principal, exploitation; A. C. MacInnes, directeur des relations extérieures; André Gauthier, directeur régional des relations avec le gouvernement et le public; H. D. Laign, vérificateur général; H. S. Bowman, comptable des finances, et N. E. Taylor, chef de la recherche économique.

Le président fait rapport au Comité de la décision prise par le sous-comité directeur après étude d'une proposition présentée la veille par M. Grégoire, appuyé par M. Fisher, visant à demander comme témoins les présidents ou représentants des compagnies Canadair et de Havilland du Canada.

Après délibérations, la proposition est mise aux voix et le Comité la rejette par un vote à main levée, à 11 voix contre 2.

Le Comité reprend l'interrogatoire de M. McGregor.

Sur la proposition de M. Mitchell, appuyé par M. Rhéaume,

Il est décidé—Que soit adoptée telle quelle la partie du rapport annuel d'Air Canada pour 1962 intitulée Matériel et installations.

Sur la proposition de M. Balcer, appuyé par M. Hahn,

Il est décidé—Que soit adoptée telle quelle la partie du rapport annuel d'Air Canada pour 1962 intitulée Conseil d'administration.

M. Grégoire, appuyé par M. Rock, propose que le Comité demande la permission de réduire son quorum de 14 à 10 membres.

Après délibération, la motion, mise aux voix, est adoptée par un vote à main levée, 7 voix contre 5.

On continue d'interroger les témoins. A midi trente, le Comité suspend la séance qui sera reprise à 3 h. 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(7)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 4 h. 10 de l'après-midi, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Balcer, Cantelon, Chrétien, Fisher, Granger, Grégoire, Guay, Lloyd, Mitchell, Monteith, Muir (*Lisgar*), Nugent, Pugh, Richard, Rhéaume, Rock (16).

Aussi présents: L'hon. M. George McIlraith, ministre des Transports et M. Charles Cantin, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Aussi présents: Les mêmes personnes qu'à la séance du matin, plus M. J. A. DeLalanne, comptable agréé, de Montréal.

Le Comité continue d'interroger les témoins.

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

Il est décidé—Que soit adoptée telle quelle la partie du rapport annuel d'Air Canada pour 1962, intitulée Personnel.

Sur la proposition de M. Lloyd, appuyé par M. Rhéaume,

Il est décidé—Que soit adoptée telle quelle la partie du rapport annuel d'Air Canada pour 1962 intitulée Perspectives.

Sur la proposition de M. Lloyd, oppuyé par M. Pugh,

Il est décidé—Que soit adopté tel quel le budget d'immobilisations d'Air Canada pour 1963.

Sur la proposition de M. Lloyd, appuyé par M. Pugh,

Il est décidé—Que soit adopté tel quel le rapport du vérificateur d'Air Canada pour 1962.

Sur la proposition de M. Pugh, appuyé par M. Grégoire,

Il est décidé—Que le quorum du comité soit réduit de 14 à 12 membres.

Le Comité ayant fini d'interroger les témoins, le président les remercie et ils se retirent.

A 5 h. 50 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au jeudi 12 décembre 1963, à 9 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 5 décembre 1963.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Étant donné que nous avons tellement de difficulté à atteindre le quorum, il y a lieu de demander qu'on en réduise le nombre. Il est peut-être trop élevé dans le moment. Mais je ne m'attarderai pas sur ce sujet ce matin car j'estime qu'il faut reprendre l'étude du rapport annuel.

A la fin de la séance d'hier soir, M. Grégoire, appuyé par M. Fisher, a proposé que les présidents ou les représentants des compagnies Canadair et De Havilland soient cités comme témoins. Une autre résolution a déféré la question au sous-comité directeur.

Ce matin, le sous-comité directeur s'est réuni et après avoir débattu la question, a recommandé qu'on ne convoque pas ces représentants de la Canadair et de la De Havilland du Canada pour cette session-ci. Voilà ce que recommande votre sous-comité directeur. Mais pour éviter tout malentendu, j'aimerais que l'un de vous, préférablement M. Grégoire, présente une proposition en bonne et due forme, même si nous savons quelle est la recommandation du sous-comité directeur.

M. GRÉGOIRE: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez présenter de nouveau votre proposition?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. BALCER: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: M. Grégoire, appuyé par M. Balcer, propose que les présidents de la Canadair et de la De Havilland, ou leurs représentants, soient cités comme témoins devant le Comité.

M. GRÉGOIRE: Permettez-moi d'expliquer la raison pour laquelle je trouve très important que nous entendions ces personnes. Leurs témoignages nous permettraient de savoir de façon certaine si ces compagnies pourraient, dans l'avenir, produire des apareils pour Air-Canada, et fournir aussi des emplois pour cette industrie canadienne.

Je crois que nous aurions avantage à savoir ce que peuvent proposer ces compagnies à Air-Canada quant à la construction d'appareils au Canada; je parle des contrats accordés par Air-Canada. J'estime que nous devrions savoir de quelles installations et possibilités techniques on dispose au Canada à l'égard de la fabrication d'aéronefs.

M. LLOYD: Monsieur le président, je ferai remarquer, en deux mots, que cette proposition est très louable de la part d'un comité de la Chambre des communes, mais comme vous le disiez tout à l'heure, et conformément à la recommandation du sous-comité directeur, elle n'est pas opportune à l'heure actuelle.

M. BALCER: Monsieur le président, je tiens à dire que j'appuie la proposition de M. Grégoire, mais pour des raisons qui ne sont pas exactement les mêmes que celles qu'il vient d'avancer. J'estime que les renseignements qu'il veut obtenir sont connus et que n'importe lequel des membres de ce Comité pourrait très facilement obtenir les réponses aux questions qu'il a soulevées.

Quant à l'état actuel de l'industrie de l'aéronautique au Canada, si je m'en rapporte au journal *Le Devoir*, de ce matin, il semble que la presse n'est pas bien renseignée sur la question. Les journaux de ces derniers temps

ont publié bien des déclarations contradictoires et j'estime qu'il serait utile d'élucider la question une fois pour toutes.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, êtes-vous prêts à voter?

Des VOIX: Au vote!

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui sont en faveur de la proposition de M. Grégoire lèvent la main! Ceux qui sont contre? La proposition est rejetée.

Motion non reçue.

L'hon. G. J. MCILRAITH (*ministre des Transports*): Donnez-lui le temps de compter les votes.

Le PRÉSIDENT: Quel est le décompte?

Le SECRÉTAIRE: En faveur, 1; contre, 13.

M. GRÉGOIRE: Pardon, en faveur, 2.

Le PRÉSIDENT: En effet, 2 voix en faveur. M. Balcer a voté en faveur de la proposition.

Nous continuons maintenant d'interroger M. McGregor. Nous en sommes à la partie du rapport intitulé Matériel et installations.

M. GRÉGOIRE: Hier, j'ai posé une question au secrétaire parlementaire du ministre des Transports, et comme le secrétaire n'était pas au courant, j'aimerais maintenant poser cette même question au ministre.

M. MCILRAITH: De quelle question s'agit-il?

M. GRÉGOIRE: Le ministre des Transports a-t-il eu connaissance d'une lettre écrite par le président de la compagnie Sud Aviation au ministre de l'Industrie offrant à celui-ci de faire construire tous les éléments de la Caravelle par les soins de la compagnie Canadair, à Montréal? Y a-t-il eu une offre de ce genre?

M. MCILRAITH: Je puis répondre oui à votre dernière question, à la condition de faire beaucoup de réserves sur le reste de ce que vous venez d'avancer. Je sais qu'il y a eu des échanges de vues sur le sujet mais il y a certaines choses dont je ne suis pas au courant; comment s'appelle le président de Sud Aviation?

M. MCGREGOR: C'est le général Puget.

M. MCILRAITH: Je sais qu'il a fait une déclaration à la presse.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous eu connaissance d'une lettre envoyée au ministre de l'Industrie, M. Drury?

M. MCILRAITH: Il faudrait que je vérifie cela; je ne crois pas qu'il y ait eu une lettre. Je sais qu'il a fait une déclaration.

M. RHÉAUME: Vous pourrez nous fournir ce renseignement plus tard, monsieur McIlraith.

M. MCILRAITH: Oui.

M. PUGH: Vous dîtes avoir eu connaissance d'une déclaration. A-t-il débattu la question avec vous?

M. MCILRAITH: Non.

M. GRÉGOIRE: Le ministre de l'Industrie vous a-t-il dit qu'il avait reçu une lettre de ce genre?

M. MCILRAITH: Un moment, monsieur Grégoire. Avez-vous l'intention de me demander de quoi les ministres du cabinet parlent entre eux?

M. GRÉGOIRE: Je ne vous demande qu'une chose.

M. MCILRAITH: Je n'ai pas du tout l'intention de répondre à une question formulée de cette façon. C'est une question peu réglementaire et on n'aurait pas dû permettre qu'elle soit posée.

Demandez-moi plutôt si nous avons parlé des divers genres d'appareils qui sont proposés, et de la proportion de leurs éléments qui seront fabriqués au Canada, je répondrai: oui, naturellement, nous avons étudié cet aspect à fond.

M. PUGH: Avez-vous discuté de ce sujet avec un représentant de la compagnie qui construit la Caravelle?

M. MCILRAITH: Monsieur Downey, le représentant nord-américain de New York et l'ambassadeur de France m'ont rendu une visite de courtoisie.

M. PUGH: Vous dites qu'is vous ont fait une visite de courtoisie?

M. MCILRAITH: Une minute. Pendant toute la durée de cette transaction, j'ai refusé de discuter avec aucune des compagnies des questions techniques à l'appui de la valeur des avions. J'ai été très prudent à cet égard.

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. MCILRAITH: Je leur ai dit qu'Air Canada était chargé de cet achat et que le Gouvernement n'y accorderait son attention que lorsque la société aurait fait ses recommandations fondées sur les facteurs techniques et économiques directement rattachés aux lignes aériennes et qu'alors le Gouvernement ne serait intéressé qu'à s'assurer que l'appréciation d'Air Canada avait été approfondie et compétente et à constater quelle part a été faite à la main-d'œuvre canadienne.

M. GRÉGOIRE: Je ne crois pas que nous soyons intéressés aux exigences techniques ou à la compétence d'Air Canada en cette matière. Nous aimerions à avoir les réponses aux questions suivantes après qu'Air Canada eût été saisie des facteurs techniques concernant ces avions. Des compagnies comme Sud Aviation ont-elles offert de construire les avions au Canada et, en tenant compte des circonstances actuelles au Canada, avez-vous comparé les deux avions et essayé de prendre une décision?

M. MCILRAITH: Sud Aviation a affirmé qu'elle construirait les avions au Canada, mais n'a fourni aucune explication au sujet de son moteur américain. Il y a eu des affirmations dans ce sens et elles ont été vérifiées, bien qu'elles n'eussent été que des affirmations, pour voir ce qui en était. En ce qui concerne la part faite à la main-d'œuvre, la question ne s'est pas posée, parce qu'Air Canada, d'après son critère, avait recommandé le DC-9 et que la société de fabrication avait déjà pris ses dispositions pour assurer un volume de production canadienne tellement supérieur à tout ce que les autres avaient promis que la solution s'imposait d'elle-même.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous reçu une lettre à cet égard plus tard?

M. MCILRAITH: Voulez-vous parler de la lettre de Sud Aviation?

M. GRÉGOIRE: Je veux parler d'une lettre de M. Puget.

M. MCILRAITH: Oui, je m'en informerai pour vous.

M. PUGH: Hier, j'ai posé une question à M. Grégoire à l'égard de la part faite à la main-d'œuvre canadienne. Je crois que votre réponse indiquait qu'en 1956 environ une décision a été prise au sujet de la teneur canadienne. Monsieur McGregor, je me demande quand l'effet de cette décision s'est fait sentir en ce qui concerne Air-Canada?

M. G. R. MCGREGOR (*A.B.E., D.F.C., F.R.Ae.S., hon. F.C.A.S.I., président d'Air-Canada*): En premier lieu, je crois que l'année 1956 ne se rapportait, dans la déclaration que j'ai faite, qu'à la dernière sélection importante d'avions que nous avons fait. Je crois que cette date s'est présentée dans ce contexte. Elle se rapportait aux relations entre le gouvernement et la compagnie à l'égard de cette question.

La question de la teneur canadienne, de même que celle des achats d'avions canadiens, avaient été discutées avant mon arrivée à la société. Je crois que le

North Star fut le premier exemple de cette situation et qu'Air-Canada en a pris livraison en 1948, si je me rappelle bien les dates. Canadair a bâti toute la carlingue. Le moteur était anglais et plusieurs autres pièces constituantes ont dû être importées alors. Air-Canada a toujours manifesté de l'intérêt et le désir de faire une part à la teneur canadienne dans ses achats de matériel.

M. BALCER: J'ai une autre question à poser. La *Douglas Aircraft Corporation* a-t-elle fait une place au contenu canadien avant la dernière transaction concernant le DC-9? Douglas a-t-elle fait une part au contenu canadien dans les achats qu'Air-Canada a faits?

M. MCGREGOR: Monsieur Balcer, il y avait un contenu canadien mais surtout relativement à nos achats de matériaux d'intérieur. Au sujet du modèle Douglas, je dirais non, mais le contenu canadien était important dans tous les cas où nous avions la direction des achats de sièges et de tissus utilisés à l'intérieur et ce genre de choses dans le DC-8.

M. BALCER: En ce qui concerne le nouvel avion, il existe un arrangement tout à fait nouveau?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. BALCER: Vous avez recommandé l'adoption d'un nouveau système?

M. MCGREGOR: Oui. Cet arrangement avec Douglas et de Havilland a été conclu avant que notre décision technique eût commencé à se concrétiser et, comme je l'ai mentionné mardi je crois, il porte sur tous les avions du type DC-9 qui sont construits et il n'a rien eu à voir du tout avec la décision d'Air-Canada. De fait, l'arrangement précise qu'il ne dépendait pas d'un achat par Air-Canada.

M. PUGH: Cette entente remonte à deux ans ou plus?

M. MCGREGOR: Non, il a été conclu au début de l'année.

M. BALCER: La presse a dit qu'il y avait eu, peut-être pas une campagne, mais une recommandation ou une pression faite auprès d'Air-Canada afin qu'elle essaie de faire entrer autant de main-d'œuvre et de matériel canadiens que possible dans le contrat?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur Balcer, je crois que cela a toujours été vrai, que nous avons fait de notre mieux pour y réussir.

M. BALCER: La pression a été un peu plus forte depuis que M. Gordon est devenu président du service de l'Air au Canada?

M. MCGREGOR: Nous n'avons que très peu de rapports avec M. Gordon, mais j'ose dire que vous avez raison.

M. GRÉGOIRE: Je désire poser une autre question aux fins du compte rendu. Certains comptes rendus ont indiqué que la *United Air Lines* avait offert 20 Caravelle à Air Canada. Ils disent que l'offre a été faite, et je cite «s'ils... (signifiant les Caravelle)... deviennent un surplus plus tard... alors je n'ai pas bien compris... ils ne feraient plus l'affaire d'*United Air Lines*».

M. MCGREGOR: Je crois que vous avez la bonne impression, mais en plus je vous dirai exactement quelle a été notre conversation. *United Air Lines* m'a pris tout à fait par surprise lorsque son représentant m'a téléphoné et a dit: «Vous savez que nous commençons à prendre livraison de nos Boeing 727; quand ils arriveront nous n'aurons plus besoin de nos Caravelle, et nous en aurons donc 20 à vendre à des prix dépréciés. Êtes-vous intéressés?» J'ai dit «Non, nous avons assez de difficultés à acheter des avions ici sans acheter ceux qui n'ont pas de contenu canadien.»

M. GRÉGOIRE: La situation est bien celle que j'ai mentionnée, la société n'en aura plus besoin, mais quand deviendront-ils un surplus?

M. RHÉAUME: Monsieur le président, j'ai deux questions à poser. J'ai compris, et les témoignages le confirment, qu'Air-Canada a suivi sa ligne de conduite

de faire une étude technique approfondie de plusieurs types d'avions et de peser plusieurs autres facteurs aussi, y compris l'apport canadien, et qu'Air-Canada a arrêté la décision d'acheter le DC-9. J'ai compris que la société s'était déjà engagée de quelque façon pour aller de l'avant avec ses plans?

Le PRÉSIDENT: Quelle est la réponse à cette question?

M. McGREGOR: C'est exact. Il y a un télégramme d'intention et d'accusé de réception.

M. RHÉAUME: A la fin, il semble être question d'un choix entre l'achat du DC-9, qui satisfait les exigences d'Air-Canada, et de la Caravelle; est-ce exact?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. RHÉAUME: D'après vos propres études, quel rang occupait la Caravelle par rapport au DC-9 et aux quatre autres avions que vous avez essayés, je crois.

M. McGREGOR: Il s'est classé cinquième.

M. RHÉAUME: La Caravelle s'est classée cinquième?

M. McGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous pouvons adopter la section traitant du matériel et des installations et passer à l'étude du paragraphe suivant?

Des VOIX: D'accord.

M. BALCER: Monsieur le présdient, j'invoque le règlement car j'ai quelque chose à dire avant que nous abandonnions ce sujet. Ce matin, *Le Devoir* a déclaré qu'aucun député du Québec ne s'était intressé à cette question et qu'il n'y en avait pas de présent à la réunion. J'ai lu ce compte rendu dans *Le Devoir* et je tiens à dire que, pour ma part, j'ai manqué la séance d'hier parce que le ministre des Transports soumettait un bill à la Chambre des communes et que je participais au débat.

Je tiens à dire que les députés conservateurs du Québec sont vivement intéressés aux affaires d'Air-Canada et surtout à celle-là.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Balcer, je comprends que vous ayez invoqué le règlement, mais je crois que vous auriez dû être assez généreux pour inclure les députés du Québec de toute allégeance politique qui étaient ici hier et ont manifesté leur intérêt. Je crois que le compte rendu indiquera qu'ils ont montré de l'intérêt pour ces questions. Ils ont été très actifs.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, si vous représentez la situation de cette façon, je tiens à souligner qu'il s'agissait du choix entre la Caravelle et le DC-9, ainsi que de la construction de la Caravelle à Montréal par Canadair, afin de tirer parti des connaissances techniques requises pour la construction des avions et aussi pour donner de l'emploi à nos chômeurs. Je dois dire que les députés dont vous parlez n'étaient pas intéressés à ce sujet et qu'aucun d'entre eux n'a essayé de comprendre le problème ou de trouver ce que le rapport contenait au sujet de la décision d'acheter le DC-9 au lieu de la Caravelle.

M. McILRAITH: Je crois pouvoir assurer le Comité maintenant que les députés du Québec ont certainement été intéressés à ce sujet et je ne fais pas de distinctions de partie.

M. GRÉGOIRE: Nous nous intéressions à cette affaire.

M. McILRAITH: Il n'y a aucun doute là-dessus.

M. GRÉGOIRE: Je crois que le rapport devrait être publié, ce qui trancherait la question. Je suis tout à fait surpris que le ministre des Transports ne veuille pas que le rapport soit publié, ce qui satisferait le public du Canada. Il n'y a certainement pas de secret militaire en cause.

Une VOIX: Il est hors d'ordre.

M. GRÉGOIRE: Il n'y a certainement pas de secret et je suis surpris que ce rapport n'ait pas été publié.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire, nous avons réglé cette affaire.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais à élucider un ou deux points au sujet de la manière que toute cette affaire s'est déroulée. J'aimerais que le ministre nous explique les indiscrétions qui ont été commises autour de cette affaire comme en font foi certaines déclarations qui ont paru dans la presse? J'aimerais à aborder le problème de ce point de vue. Je crois qu'il y a eu beaucoup de discussion malheureuse sur tout le sujet du choix d'un avion et j'ai pu me rendre compte par le genre de renseignements qui étaient dévoilés que quelque personne ayant accès aux renseignements confidentiels d'Air-Canada ou du ministère des Transports donnait des informations visant à tromper et à exagérer la pression et particulièrement celle qui se rapportait à la Caravelle. Monsieur McIlraith, j'aimerais entendre votre explication, si possible. J'ai peut-être tout à fait tort.

M. MCILRAITH: Je crois que vous avez tort, mais je puis vous assurer en ce qui concerne les renseignements qui ont été publiés qu'ils ont été parfois si loins de la vérité qu'il était embarrassant de lire ces rumeurs tous les jours, sachant qu'elles n'étaient pas fondées, et de ne pouvoir rien faire à ce sujet. Je crois que nous devons les articles contenant des renseignements relativement exacts à des journalistes compétents qui se sont adressés aux sources techniques de renseignements qui sont disponibles sur tout le sujet. Je suis certain qu'ils ont rendu visite au ministère des Transports et à Air-Canada, mais je désire souligner pourquoi le ministère des Transports n'a rien eu à faire dans cette histoire. Air-Canada est une société de la Couronne instituée par un statut spécial qui est responsable au ministre, de sorte qu'elle n'avait pas à passer par le ministère des Transports, qui ne disposait d'aucun de ces renseignements. Quant à mon bureau, je puis dire, et le prouver facilement, il n'avait pas non plus les renseignements. Malgré ce qu'on a dit dans les articles au sujet du rapport *Dixon, Speas,* j'ai pris le rapport et je l'ai conservé avec son sceau; c'était mon propre document et je l'ai utilisé exclusivement dans mon bureau. Personne au bureau ne l'a encore vu ni ne sait quoi que ce soit de son contenu.

M. PUGH: Que faites-vous du député de l'Ouest à Winnipeg?

M. MCILRAITH: Vous parlez du rapport *Dixon, Speas* et j'ai dit nonobstant les articles concernant le rapport.

M. FISHER: Peut-être ferais-je bien de compléter ma question. Peut-être que je puis la limiter tout simplement en disant que d'une manière ou d'une autre le secret a été dévoilé, malgré son caractère confidentiel, à l'effet que le DC-9 a été choisi par Air-Canada. Ce renseignement semble avoir été dévoilé avant qu'Air-Canada et que le ministre l'eussent annoncé. C'est alors que la pression s'est exercée soudainement. Nous savons tous ce qui se passait au caucus libéral, à la Chambre des communes et ailleurs.

M. LLOYD: Monsieur le président, cette remarque est hors de propos.

M. ROCK: Que voulez-vous dire par «Nous savons ce qui se passait au caucus libéral»?

M. FISHER: Je crois que vous savez ce que je veux dire.

M. ROCK: Vous me surprenez, car j'ai assisté au caucus libéral et aucun renseignement de ce genre n'y a été donné.

M. PUGH: Vous allez trop loin.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. FISHER: Je retire cette remarque au sujet du caucus libéral. Disons que nous savions bien qu'il s'exerçait certaines pressions au sein du parti libéral par les députés qui supportent le gouvernement. Cette déclaration est-elle exacte?

M. DEACHMAN: Non, monsieur le président.

M. LLOYD: Il fait des suppositions.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre.

M. RHÉAUME: Le ministre vient de l'admettre.

M. DEACHMAN: Nous ne l'avons pas entendu.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs, je vous prie. Continuez, monsieur Fisher.

M. FISHER: Le ministre peut certainement suivre ma pensée. D'abord, comment se fait-il qu'on a su que le choix s'était fixé sur le DC-9? Deuxièmement, pourquoi le ministre, le cabinet ou le gouvernement, selon le cas, n'a-t-il pas pensé à réagir immédiatement ou à déclarer tout de suite que le choix était fait, de manière à couper court à toutes les conjectures et à toutes les pressions venant de René Lévesque et de cette manufacture d'avions, et à toutes ces complications?

M. GRÉGOIRE: Il n'aime pas René Lévesque.

M. ROCK: Je m'élève contre ce que M. Fisher a dit au sujet du caucus libéral.

Le PRÉSIDENT: M. Fisher a rétracté ce qu'il avait dit.

M. ROCK: Je suis ici à titre de député libéral.

Le PRÉSIDENT: M. Fisher a retiré ses remarques.

M. ROCK: Il n'en a pas moins fait ces mêmes remarques déplacées en sous-entendu, et, d'une autre manière, ce qui n'a pas corrigé la situation. Laissez-moi vous dire que, moi-même, comme membre du parti libéral, je ne savais pas, à venir jusqu'au moment où on l'a annoncé à la Chambre des communes et jusqu'à ce que M. McGregor l'annonce lui-même, qu'Air-Canada achèterait les DC-9. Je ne savais rien de cela. Si M. Fisher l'a su, il a obtenu ses renseignements ailleurs que des députés libéraux.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, voulez-vous qu'on réponde à votre question?

M. MCILRAITH: En bref, monsieur Fisher, la réponse à votre question est la suivante: les articles qui ont été publiés dans les journaux viennent de journalistes habiles qui ont fait leur métier et qui ont posé des questions aux avionneurs. La concurrence est intense dans cette vaste industrie. Il n'est pas facile d'obtenir ces renseignements, mais un journaliste d'expérience attrape des bribes de renseignements par-ci par-là, les met ensemble et peut tirer des conclusions fort logiques. Étant donné que je suis impliqué dans toute cette publicité, vous pensez bien que je m'en suis trouvé plutôt mécontent. Je veux qu'on sache clairement que je me suis assuré que ces renseignements ne venaient pas d'un ministère ni d'Air-Canada.

M. FISHER: Cette explication est très plausible. Mais j'aimerais bien savoir, étant donné tout le bruit qu'on a fait, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas décidé d'urgence, de faire une déclaration publique? Pourquoi a-t-on laissé s'écouler ce laps de temps?

M. MCILRAITH: Je l'ignore. Le gouvernement doit prendre la responsabilité à l'égard du moment où la déclaration a été faite, comme c'est toujours le cas, mais c'est mal interpréter les faits que de dire qu'on n'a pas procédé d'urgence à étudier la question. On l'a étudiée d'urgence et avec soin. Vous pouvez, si vous le voulez, exprimer votre désaccord quant au moment où le gouvernement a fait sa déclaration, mais il en avait jugé ainsi et il a procédé comme il en avait décidé. Le laps de temps qui s'est écoulé ne vient pas du fait qu'on n'a pas étudié la question.

M. RHÉAUME: Le 22 octobre, vous saviez qu'Air Canada recommandait l'achat du DC-9?

M. MCILRAITH: Le 22 ou le 23 octobre.

M. McGREGOR: C'était le 23 octobre.

Je crois pouvoir compléter votre réponse à la question de M. Fisher sur la manière dont la chose s'est passée. Il y a bon nombre d'années que nous sommes dans le métier. Jamais je n'ai eu connaissance de ce qu'on peut appeler un secret de ce genre qui demeure secret. Juste avant le 22 octobre, la compagnie Rolls Royce a donné une réception (réception, c'est un nom poli dans ce cas) au Reine Elisabeth. Toute personne douée d'intelligence qui voyait quels étaient les visages inquiets et quels étaient les visages épanouis aurait deviné la réponse.

M. GRÉGOIRE: Je veux poser une autre question au sujet de ce rapport. Lorsque le gouvernement a annoncé la chose en Chambre, nous avons vu applaudir tous les députés libéraux. Nous leur avons demandé pourquoi ils applaudissaient alors que cet événement apporterait moins d'emplois dans la province de Québec que cela n'aurait été le cas si on avait choisi la Caravelle; ils ont répondu qu'après avoir entendu toutes les explications, ils étaient complètement convaincus du bien-fondé de cette décision. Pouvez-vous nous donner ces explications qui ont si bien convaincu ces députés pour que nous puissions nous aussi être convaincus?

M. McILRAITH: Soit dit en passant, ce n'est pas moi qui ai fait la déclaration. C'est le premier ministre. Mais comme cette déclaration se rapportait à un domaine qui touche directement mes fonctions, j'ai reçu de la part du public une réaction des plus favorables.

M. GRÉGOIRE: On a dû mal vous renseigner là-dessus.

M. McILRAITH: Quant aux députés de la Chambre des communes, je crois qu'ils étaient très heureux que nous fassions cette déclaration. Peut-être croyez-vous que votre sentiment à l'égard de la réaction des députés vaut le mien, mais on pourrait en discuter toute la journée.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous donné à ceux qui ont assisté au caucus libéral d'autres explications que celles que vous nous avez données ici, au Comité, ou en d'autres occasions? Ont-ils reçu plus d'explications que nous?

M. McILRAITH: Après l'annonce de la décision, ils ont reçu plus d'explications, certainement, car ils sont venus à mon bureau—il y a eu un va et vient d'une vingtaine de députés cet après-midi-là dans mon bureau—ils ont posé des questions et je leur ai donné les réponses.

M. GRÉGOIRE: Pourrions-nous les avoir, maintenant, ces explications?

M. McILRAITH: Il y a eu aussi des députés des autres partis qui sont venus me poser des questions, et je leur ai donné les renseignements que je pouvais donner, de bon droit, à tout député qui m'en aurait demandé... et en fait, que j'aurais pu donner à toute autre personne qui m'en aurait fait la demande.

M. GRÉGOIRE: Si donc je me présente à votre bureau, j'aurai droit aux explications que vous avez données aux autres?

M. McILRAITH: Certainement. En fait, plusieurs de mes collègues de la Chambre des communes estiment que j'ai donné trop de renseignements et ont laissé entendre que je ne devrais pas trop élaborer lorsque je réponds aux questions.

M. LLOYD: Monsieur le président, étant donné que la région que je représente n'est pas impliquée dans la concurrence de la construction aéronautique, je partage le sentiment de bien des Canadiens: comme député, j'ai été très content de voir le gouvernement ratifier la décision d'une société de la Couronne et de reconnaître ainsi le poids de la décision de celle-ci. Tant qu'on ne prouvera pas le contraire avec des renseignements réels et sûrs, je crois que la décision prise est la bonne et que tous les Canadiens qui ne sont pas impliqués sont de cet avis.

M. BALCER: Monsieur le président, à cause de ce qui a été dit ici ce matin, et de certaines insinuations faites par des personnes qui n'auraient pas dû les

faire, je tiens à dire en mon nom et au nom de plusieurs de mes collègues, que ce qui nous intéresse au premier plan, c'est de voir à ce qu'on fournisse des emplois à des Canadiens.

M. McILRAITH: C'est juste.

M. BALCER: Il est naturel que les députés québécois souhaitent qu'on procure des emplois dans la province de Québec, tout comme les députés de l'Ontario aimeraient qu'on suscite des emplois dans les industries de leurs régions. Quant à moi, j'estime, et j'ai toujours été de cet avis, que les décisions d'ordre technique doivent venir d'Air-Canada. En deuxième lieu, ou aurait dû exercer de fortes pressions auprès de la société Air-Canada afin d'assurer que la participation canadienne à la fabrication de ces appareils soit aussi grande que possible.

L'ambassade de France au Canada nous a informés que la Caravelle serait construite intégralement dans une fabrique d'avions à Montréal. A cause de cela, je suppose, plusieurs députés se sont étonnés de la situation et des discussions qui s'en sont suivies. Néanmoins, si on prouve que ces informations ne sont pas exactes et que la Caravelle, techniquement, n'est pas l'appareil qu'il faut à Air-Canada, on pourra donner raison à ceux qui ont pris cette décision. Jusqu'à présent, les questions posées ont eu pour objet de découvrir si ces renseignements étaient fondés et si la Caravelle est, oui ou non, l'appareil dont Air-Canada a besoin, du point de vue technique. Si l'achat d'une autre marque d'avion crée autant d'emplois pour les Canadiens, tout le monde sera content.

M. McILRAITH: Je répondrais à cela que, pour les tâches et les parcours particuliers à Air-Canada, il est certain que le DC-9 est l'avion qu'il nous faut. Il ne s'agit pas de savoir quel est nécessairement le meilleur appareil, mais lequel remplira le mieux le rôle particulier que demandent les parcours d'Air-Canada. C'est pourquoi on a pris la décision que vous savez.

Pour ce qui est de la proportion de la fabrication de l'appareil qui sera faite au Canada, je ne crois pas qu'on ait saisi toutes les implications des réponses réitérées de M. McGregor. Il a dit que le contrat conclu avec la compagnie Douglas impliquait cette participation à l'égard de tous les DC-9 manufacturés, peu importe où on les vendra. C'est une simple affaire d'arithmétique. Je ne puis vous dire pour le moment combien on vendra d'appareils, mais je puis faire préparer des estimations sérieuses par des gens à qui cette industrie est familière. C'est un simple problème d'arithmétique que de multiplier le coût par le nombre d'appareils vendus. Cette question de la participation de la main-d'œuvre canadienne à la fabrication de l'appareil devient si claire que je ne comprends pas pourquoi on continue d'en discuter.

M. McGREGOR: J'ajouterai quelques mots, si vous le permettez.

Toute la difficulté vient d'un malentendu fondamental quant à la proportion de la fabrication des appareils qui aurait fourni du travail à la main-d'œuvre canadiene si Air-Canada s'était décidée en faveur de la Super-Caravelle B. Mon évaluation personnelle, sans parti pris, c'est qu'elle aurait été quasiment nulle. Je fonde cet avancé, et je l'ai dit déjà mardi, sur le fait qu'on n'aurait presque pas vendu d'autres Caravelle B en Amérique du Nord, et peut-être pas du tout. Je ne puis croire que d'autres compagnies d'aviation jugeraient de la valeur de la Caravelle autrement que nous l'avons fait, et que, examinant les mérites relatifs des cinq appareils en question, elles puissent prendre une décision en faveur de la Caravelle... La marge était si grande entre le pour et le contre qu'il est difficile de croire que ces compagnies voudraient accepter cet appareil sans tenir compte du jugement sur sa valeur technique. Si Air-Canada avait recommandé l'appareil fabriqué par Canadair, nous aurions commandé cet apareil. Or, d'après nos prévisions, il nous faudra 30 appareils, répartis sur une période de dix années. Or, je l'ai déjà dit et je le répète, ce serait ruineux pour n'importe quel manufacturier, de monter

une chaîne de production pour fabriquer seulement trois avions par années, en moyenne, pendant dix ans. C'est tout simplement impensable. Et je ne crois pas qu'il y aurait un autre marché nord-américain pour la Super-Caravelle B. Je serais des plus surpris qu'il en soit autrement.

M. BALCER: Monsieur le président, je veux poser une autre question.

Le PRÉSIDENT: Je regrette de vous interrompre, monsieur Balcer, mais M. Prittie doit partir pour Vancouver et il a demandé la permission de poser une question.

M. MUIR (*Lisgar*): Avant de passer la parole à M. Prittie, monsieur le président, je vous fais remarquer que j'ai tenté de poser une question supplémentaire à une question posée par M. Fisher et il y a déjà un bon moment que j'attends qu'on me donne la parole.

M. PRITTIE: Ce que j'ai à dire, monsieur le président, entre probablement dans la catégorie des questions de privilège. Je m'élève contre un article qui a été publié dans *Le Devoir* de ce matin sous la signature de M. Fournier. L'article est intitulé «La preuve du séparatisme». Il donne un compte rendu des débats qui ont eu lieu ici hier et, au premier paragraphe, il déclare que, apparemment, les Canadiens de langue anglaise se moquent bien du développement économique du Canada français. Il s'agit, évidemment, de la décision d'acheter le DC-9.

M. LLOYD: Ce sont des sottises!

M. PRITTIE: L'article porte sur la décision d'acheter le DC-9 plutôt que la Caravelle.

Quant à moi, qui ait pris, comme député, le risque de devenir impopulaire dans ma propre province à cause de certaines déclarations que j'ai faites sur la confédération et sur le bilinguisme, on peut être certain que, lorsque je me porte à la défense des exigences des Canadiens français, cela ne m'apporte pas des votes. Si je mentionne cela, c'est que je veux qu'on sache clairement que je n'ai pas de préjugés à cet égard.

En ce qui me concerne, il importe peu que le contrat soit adjugé à Montréal ou à Toronto, ou que d'autres pays soient impliqués; ce n'est pas une question de préjugés. Il m'a semblé logique qu'une compagnie étudie l'aspect technique de l'appareil qu'elle veut acheter. J'estime que les idées exprimées par M. Fournier dans cet article sont pernicieuses et ne peuvent que causer plus de trouble dans une situation où il n'en faut pas davantage.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, question de privilège. Je crois que M. Prittie n'a pas compris le sens exact de cet article. En fait, l'article veut dire que bien des députés du Canada anglais montrent de l'humeur face à ce problème. L'article rapporte l'impatience manifestée par des députés, et ce fait peut être constaté dans le compte rendu. M. Lloyd, en particulier, a manifesté un manque d'intérêt à l'égard de cette question, de même que l'impatience.

M. LLOYD: Monsieur le président, je vais être bref sur une question de privilège. C'est à l'égard du procédé seulement que j'ai été impatient. Comme bien des Canadiens, je me suis impatienté devant ce procédé, parce que je ne puis comprendre pourquoi, alors que nous dépensons tous les ans des millions de dollars pour engager des personnes compétentes, habiles et qui ont de l'expérience, des personnes qui ne font pas de politique, on ne fait pas confiance à leur opinion et à leur jugement. La population canadienne s'attend à ce que le gouvernement et les comités parlementaires se fient au jugement de ces personnes, ce qui n'empêche pas les membres du Parlement d'avoir le droit de s'assurer de leur compétence et de voir à ce qu'ils remplissent leurs fonctions comme il le faut. J'étudie ce problème depuis plusieurs années, et je suis devenu impatient, je le suis encore, devant un certain genre de questions qui coûtent

beaucoup d'argent, bien qu'on y touche parfois des sujets particulièrement vitaux, questions qui sont posées non seulement au sein des Comités mais à la Chambre même.

M. GRÉGOIRE: M. Lloyd vient justement de donner un exemple de ce que nous voulons dire. C'est le meilleur exemple qu'on puisse trouver.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Balcer, vous êtes le suivant?

M. BALCER: Merci.

M. PRITTIE: Veuillez me pardonner, monsieur le président, de nous avoir fait tomber dans ce guêpier.

Le PRÉSIDENT: Revenons à nos moutons.

M. RHÉAUME: Monsieur le président, je voudrais poser une question sur un aspect technique. Je ne crois pas qu'on ait encore posé cette question. Ces messieurs peuvent-ils nous donner une idée du nombre de DC-9 qui se vendront probablement au Canada ou ailleurs?

M. MCGREGOR: Vous voulez un chiffre global?

M. RHÉAUME: Oui.

M. MCGREGOR: Nous pensons que 200 est une estimation «conservatrice».

M. PUGH: Quelle est l'estimation «libérale»?

M. MUIR (*Lisgar*): Je voudrais poser une question en rapport avec celle de M. Fisher, mais avant, j'aimerais tout d'abord amorcer le sujet en posant la question suivante au ministre. D'après votre déclaration, monsieur, pouvons-nous déduire que le gouvernement n'exerce aucune pression sur Air-Canada quant au choix des avions?

M. MCILRAITH: C'est bien cela.

M. MUIR (*Lisgar*): Pouvons-nous aussi conclure de votre déclaration au sujet du délai que le gouvernement a pensé sérieusement à une demande à Air-Canada pour que la société change sa décision d'acheter le DC-9?

M. MCILRAITH: Non, mais comme je l'ai déjà affirmé à la Chambre des communes, nous avions soigneusement examiné et vérifié les raisons de ce choix, particulièrement en ce qui a trait à ses conséquences sur l'économie du Canada et je pense surtout à la création d'emplois résultant de la participation canadienne.

M. PUGH: Monsieur McGregor, quand ce coquetel a-t-il eu lieu?

M. MCGREGOR: Il est trop tard maintenant; je pense, sauf erreur, que c'était au cours de la dernière semaine d'octobre.

M. PUGH: Durant la dernière semaine d'octobre, et à ce moment-là, est-ce que la *Douglas Corporation* avait été avertie qu'elle obtiendrait le contrat des DC-9?

M. MCGREGOR: Je ne le pense pas. Je sais qu'une autre société avait été avertie que le contrat ne lui avait pas été adjugé.

M. PUGH: Il y a le 727, le Trident, le BAC-III, la Caravelle et le DC-9 et vous avez jugé toutes les offres. Ce qui m'intéresse surtout c'est l'attitude des personnes lors de ce coquetel.

M. MCGREGOR: Oui.

M. PUGH: Vous avez dit que vous pouviez voir ce qui en était d'après les physionomies, c'est bien cela?

M. MCGREGOR: Les représentants de la B.A.C. avaient été invités et ils savaient qu'ils n'auraient pas le contrat, mais juste avant cela, il n'en avait pas été question, vu que les articles ou les éditoriaux de plusieurs journaux avaient indiqué que la lutte ne se faisait plus qu'entre le BAC-III et le DC-9.

M. PUGH: Quand a-t-on mentionné cela en premier lieu, et je parle des rumeurs auxquelles M. Fisher a fait allusion?

M. MCGREGOR: Ces avions se ressemblaient beaucoup quant à la conception, aux dimensions et, de toute évidence, ils étaient faits pour s'harmoniser davantage avec le genre d'avions que nous voulions plus que tous les autres qui rivalisaient, soit les deux trimoteurs et la Caravelle.

M. PUGH: A quelle date la *Douglas Corporation* a-t-elle été informée que le contrat lui était adjugé?

M. MCGREGOR: La *Douglas Corporation* a été informée officiellement vers le 24 novembre, officieusement, le 22 novembre.

M. PUGH: En novembre?

M. MCGREGOR: Oui.

M. PUGH: A ce moment les autres sociétés étaient-elles averties qu'elles n'obtiendraient pas le contrat?

M. MCGREGOR: Oui, je le pense.

M. PUGH: Alors à partir de cette date, le grand public était passablement au courant?

M. MCGREGOR: Oui. Tout le monde le savait. La nouvelle avait été annoncée au Parlement par le premier ministre et par moi-même lors d'une conférence de presse à Montréal.

M. HAHN: En ce qui a trait à la participation du Canada, je ne parviens pas à établir le rôle du DC-9. Je ne vois pas clairement quelle serait notre participation quant à la Caravelle Super-B. M. McGregor a déclaré je pense, à un moment donné, qu'il n'y avait pas eu d'entente spéciale à ce sujet avec la société qui fabrique la Caravelle, et plus loin, je pense qu'il a dit que, par l'entremise de Canadair, le Canada pourrait participer. Est-ce qu'un ministère du gouvernement ou Sud-Aviation a conclu des ententes avec Canadair afin d'établir des règles concernant la participation du Canada?

M. MCGREGOR: Monsieur Hahn, je vous comprends, car moi-même je ne savais pas à quoi m'en tenir. Plusieurs journaux ont publié des articles à l'effet que Sud-Aviation était prête à remettre à Canadair le gros de la fabrication de la Caravelle Super-B en Amérique du Nord. Nous savions que cela était impossible parce que Canadair ne peut pas monter les moteurs, qui représentent environ un demi-million de dollars par avion, une fois installés. Ceci nous a fait douter tout de suite de la véracité de l'affirmation. Personne n'a touché mot à Air-Canada d'offres faites à Canadair par Sud-Aviation. La déclaration à l'effet qu'Air-Canada privait Montréal d'un nombre considérable d'ouvertures d'emplois m'a laissé tellement perplexe que j'ai décidé de téléphoner à M. Notman, et ceci n'est un secret pour personne, et je lui ai demandé si une offre officielle lui avait été faite à ce sujet et il m'a répondu par la négative. Il a déclaré que Sud-Aviation avait tenté quelque chose dans ce sens mais que la compagnie ayant déjà conclu une entente conditionnelle avec la B.A.C., ne pouvait par conséquent en conclure une autre avec Sud-Aviation.

Le PRÉSIDENT: Qui est M. Notman?

M. MCGREGOR: C'est le président de Canadair.

M. PUGH: Je peux donc vous demander s'il y a eu des entretiens officiels entre Sud-Aviation et le gouvernement au sujet de la Caravelle?

M. MCILRAITH: Je crois que j'ai déjà répondu à cette question et la réponse est non.

M. RHÉAUME: Vous devez vérifier si vous avez reçu une lettre?

M. McILRAITH: En effet, je vais vérifier. Je ne pense pas avoir reçu aucun document officiel à ce sujet. De toute façon, cela n'a pas été la cause de la décision, car si vous jetez un coup d'œil sur les articles de journaux à ce sujet vous vous apercevrez qu'ils ne possédaient pas tous les renseignements.

M. FISHER: Monsieur le président, si la question que je vais poser a déjà été demandée, je vous prie de la rejeter. Je voudrais demander au ministre et à M. McGregor s'ils ont reçu des protestations, disons officielles, de la part des députés du gouvernement provincial en ce qui concerne cette décision?

M. McGREGOR: Je peux peut-être vous répondre en ce qui me concerne. Je n'ai reçu aucune protestation de ce genre, bien que j'aie lu dans les journaux que le gouvernement provincial s'est intéressé à la question.

M. McILRAITH: J'ai reçu des observations d'un, comment dit-on en français, d'un agent d'administration d'un ministère, je crois donc qu'elles étaient envoyées au nom du gouvernement.

M. FISHER: Y faisait-on des protestations officielles?

M. McILRAITH: Oui, je pense que c'était plutôt officiel.

M. GRÉGOIRE: De quel ministère s'agissait-il?

M. FISHER: Le représentant en question demandait-il simplement qu'on accorde une plus grande attention au problème ou bien qu'on lui donne l'occasion de présenter des preuves à l'appui?

M. McILRAITH: C'est difficile à dire de mémoire. Je pense que c'était plutôt un plaidoyer en faveur de l'achat de la Caravelle.

M. FISHER: Monsieur McIlraith, qu'avez-vous fait de cette protestation?

M. McILRAITH: J'y ai répondu par lettre.

M. GRÉGOIRE: De quel ministère s'agissait-il?

M. McILRAITH: J'aimerais vérifier, et je voudrais qu'on me donne la permission de me rétracter si je me trompe.

M. GRÉGOIRE: La lettre venait-elle de M. René Lévesque? Je pense que c'est ce que M. Fisher veut savoir.

M. McILRAITH: La lettre ne venait pas du ministre.

M. FISHER: Je suis capable de poser mes propres questions.

M. McILRAITH: La lettre ne venait pas du ministre, si je me souviens bien, mais j'aimerais vérifier pour en être sûr. Elle avait peut-être été écrite par le sous-ministre du ministère en question, mais j'aimerais avoir la permission de me rétracter quant au nom du ministère lui-même. Je pense que c'était le ministère de l'Industrie du Québec.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, je voudrais revenir à la page 14 du rapport à la rubrique «Sièges-milles disponibles et sièges-milles payants».

M. McGREGOR: Oui.

M. DEACHMAN: Si vous jetez un coup d'œil sur la courbe rouge qui représente les sièges-milles disponibles, vous constatez qu'elle monte en flèche pendant plus de dix ans, de 1953 à 1962, tandis que les sièges-milles payants représentés par la ligne noire monte beaucoup plus lentement. Si vous regardez les chiffres au-dessous vous constatez que le coefficient de chargement en 1953 était de 70.3 p. 100 et qu'il a baissé en subissant des hauts et des bas, à 60 p. 100, ce qui représente une baisse de près de 10 p. 100 ou d'un peu plus de 10 p. 100. A première vue on peut penser que vous avez trop de places disponibles. Pouvez-vous nous expliquer ces courbes?

M. McGREGOR: Oui. Tout d'abord dans les années 50, nous avions un facteur de chargement élevé, presque de 70 p. 100. Vous savez que le coefficient de chargement n'est que le pourcentage de sièges occupés. C'est un coefficient qui

couvre tout le rendement annuel. Il représente les envolées transcontinentales qui n'ont au plus qu'un ou deux sièges de libres. Si une envolée présente un faible chargement sur une faible moyenne, il est tout probable que moins de la moitié des sièges seront occupés. Il s'agit d'une moyenne d'ensemble, et à cause de cela on doit la traiter avec circonspection.

Comme bien d'autres sociétés de transport aérien nous avons conclu que si le coefficient d'utilisation annuel est de 70 p. 100 nous offrons un service insuffisant. Ceci signifie que plusieurs demandes sur des envolées spéciales à des jours déterminés ne sont pas remplies. Après plusieurs expériences, nous avons conclu qu'une moyenne de 65 p. 100 comme facteur d'utilisation annuel indique qu'une proportion raisonnable de la totalité des demandes pour des envolées déterminées est accordée. Si c'était au-dessus de cela, cela signifierait qu'une trop grande proportion des demandes qui nous sont faites est refusée. Nous essayons d'obtenir 65 p. 100, mais avec la grandeur actuelle des avions, il est devenu de plus en plus difficile de faire coïncider la totalité de la capacité avec nos prévisions d'offres de trafic. La raison en est bien simple, si on essaie de garder le coefficient de chargement à 65 p. 100 en ajoutant une envolée par jour sur un trajet qui n'avait qu'une seule envolée par jour, on double la capacité et on a tendance à en avoir en surplus.

Vous pouvez voir le coefficient d'utilisation que nous avons obtenu pendant les deux dernières années, soit 64.1 p. 100 et 60.2 p. 100. L'année 1962 est passablement au-dessous de notre objectif de 65 p. 100. Cependant je suis heureux de vous apprendre que cette situation est en train de se corriger. Le coefficient de charge de 1963 tend à remonter, mais il ne va pas jusqu'à 65 p. 100.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, j'aimerais poser une ou deux autres questions au sujet du matériel. Puis-je le faire tout de suite?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DEACHMAN: Vos installations de réparation sont-elles trop spacieuses, et y faites-vous des travaux pour d'autres sociétés de transport aérien? Vous avez déjà fait du travail de réfection sur des moteurs de la C.P.A. Faites-vous encore ce genre de travail?

M. MCGREGOR: Oui. Nous faisons la réfection des moteurs Conway des DC-8 de la C.P.A. et ce, depuis que cette société les a achetés. C'est à peu près le seul contrat d'importance qui nous vient de l'extérieur. En ce qui concerne les installations actuelles, nous allons inévitablement avoir un surplus de capacité tout d'abord parce que l'aéroport de Dorval est maintenant terminé et qu'il n'a pas été construit seulement pour les exigences du présent. Il peut être agrandi et il l'est effectivement. Et aussi, parce qu'on continue d'utiliser l'aéroport de Winnipeg; nous avons donc un surplus d'aéroports, au moins en ce qui concerne les immeubles actuels. Ce surplus, cependant, ne s'étend pas jusqu'à l'outillage et au personnel.

M. DEACHMAN: Louez-vous le surplus de votre matériel de faible capacité à des sociétés de transport aérien privées ou commerciales?

M. MCGREGOR: Non.

M. DEACHMAN: Avez-vous de l'espace libre à louer?

M. MCGREGOR: Je ne le pense pas. Notre surplus de capacité est dû à une fluctuation de l'aire occupée; mais nous ne pouvons pas abattre une cloison mitoyenne et louer une partie de l'usine à une autre société.

M. RHÉAUME: Faites-vous du travail pour *Trans-Air* à Winnipeg?

M. MCGREGOR: Nous faisons du travail pour *Trans-Air* sur leurs Viscount.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, j'ai encore plusieurs questions à poser. Avez-vous un surplus de simulateurs de vols?

M. McGREGOR: Oui, nous avons fait de l'entraînement à l'extérieur grâce à nos simulateurs; nous avons formé les pilotes de DC-8 de la C.P.A. Nous avons aussi mis ce service à la disposition d'autres gens.

M. DEACHMAN: Est-ce un commerce rentable, ou ce genre de service est-il encore en demande?

M. McGREGOR: Il n'y a pas eu de nouvelles demandes à ma connaissance.

M. DEACHMAN: Y a-t-il de la demande?

M. McGREGOR: C'est une sorte de machine qui peut fonctionner 24 heures par jour ou 8 heures par jour. Elle peut toujours être en service si l'on veut bien attendre.

M. DEACHMAN: Pensez-vous que la C.P.A. achèterait un simulateur pour fins d'entraînement?

M. McGREGOR: Ils ont peut-être acheté un simulateur d'avion pour les Britannia. Je ne sais pas s'ils l'ont fait. Je sais que l'entraînement complet de tous leurs pilotes de même que l'enseignement des méthodes de vérification se donnent grâce à nos simulateurs de DC-8.

M. DEACHMAN: Vu que vous entraînez les pilotes de la C.P.A. sur votre simulateur de DC-8, la société contribue-t-elle à défrayer le coût d'immobilisation de ce genre d'équipement?

M. McGREGOR: Non, mais ils payent un taux horaire pour s'en servir.

M. DEACHMAN: Vous payez le coût d'un simulateur que la société en question devrait acheter si elle voulait en posséder un en propre?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. DEACHMAN: Vous êtes-vous adressé à C.P.A. en vue d'obtenir leur collaboration dans les régions où le même matériel pourrait servir ou à l'égard duquel ils paieraient une part du capital et non simplement des frais de location?

M. McGREGOR: Des pourparlers ont eu lieu pour sonder le terrain, mais comme leur base d'opération et leur siège social sont à Vancouver et que les nôtres sont, de fait, à Montréal, ils se sont révélés sans succès.

M. DEACHMAN: L'échange d'équipement et de matériel continue-t-il de faire l'objet des pourparlers quels qu'ils soient dans ce domaine?

M. McGREGOR: Il y a toujours eu, à mon sens, une entente générale en ce qui a trait à l'échange d'équipement et de matériel aux bases éloignées. Mettons que vous ayez à remplacer une pièce d'avion à Edmonton ou qu'un avion de C.P.A. soit obligé de le faire, l'une ou l'autre des lignes aériennes utilise la pièce disponible et les dispositions sont prises par la suite pour régler le compte ou pour remplacer la pièce, suivant ce qui est le plus commode.

M. DEACHMAN: Il n'existe pas d'entrepôt général de pièces de rechange?

M. McGREGOR: Pas précisément, mais nous utilisons tous ce qu'on appelle un centre général de pièces entre les lignes aériennes internationales.

M. DEACHMAN: Où ce centre est-il situé?

M. McGREGOR: Nulle part. Il s'agit simplement du droit de s'adresser aux magasins des autres lignes aériennes lorsque le besoin s'en fait sentir.

M. DEACHMAN: Il n'existe pas de centre de matériel?

M. McGREGOR: Non; ce serait tout aussi incommode que n'importe lequel des accords passés.

M. DEACHMAN: Qu'en est-il du matériel de manutention au sol comme les démarreurs, les tracteurs, l'équipement de départ et autre; les accords prévoient-ils un usage commun ou en assumez-vous les frais?

M. McGREGOR: Nous en assumons nous-mêmes les frais et dans certains cas, nous avons des accords bilatéraux relatifs à l'entretien et aux réparations. C'est-à-dire que nous nous servons des installations d'une autre ligne aérienne à New York, peut-être, et d'autres lignes aériennes se servent de nos installations à Montréal. Les choses se font toujours sur une base strictement contractuelle et les frais sont calculés d'après le volume.

M. DEACHMAN: Avez-vous l'impression qu'Air-Canada épargnerait s'il utilisait conjointement avec les autres lignes aériennes du Canada les hangars et d'autre équipement, en particulier l'équipement de manutention au sol, les pièces et autres, aux bases aériennes du Canada?

M. McGREGOR: Il semble peut-être y avoir une économie mais l'application en est tissée de difficultés pratiques. Une organisation de réfection exige presque toujours, même au sein de sa propre société, certaines directives portant sur le travail à faire, pratiquement comme s'il s'agissait d'une entreprise étrangère à notre compagnie. Nous les informons que nous leur confierons des avions suivant tel ou tel horaire. S'il n'en était pas ainsi, ils seraient aux prises avec des tâches impossibles à satisfaire. Rien ne deplaît davantage à une entreprise de remise en état que de recevoir un avion sans avis préalable et de devoir changer le moteur avant le délai prescrit. Les importantes lignes aériennes des États-Unis fonctionnant sur la même échelle n'ont elles-mêmes, que rarement tiré parti de ce qui, dans ce domaine, semble être un avantage.

M. DEACHMAN: Merci, monsieur McGregor.

M. RHÉAUME: Monsieur le président, ma question est peut-être traîtresse du fait qu'elle revient en arrière; mais c'est un fait qu'il est impossible d'arriver à Ottawa et d'en partir sur les seuls avions canadiens sans devoir changer d'avion; est-ce à cause du matériel ou de la nature peu économique des courtes envolées ou est-ce impossible par suite de l'insuffisance du trafic?

M. McGREGOR: Tel n'est pas le cas, pour cause d'insuffisance du trafic. La chose n'est pas du tout impossible. Une envolée part de l'Est, à Québec, et aboutit éventuellement à Ottawa, il me semble. D'autres envolées partent d'Ottawa et passent par Toronto. A mesure qu'augmente la demande du trafic à l'égard de destinations données le nombre des envolées augmente. Si je me rappelle bien, il fut un temps où un petit avion effectuait une envolée d'Ottawa à Windsor et ensuite vers l'Ouest. Cette envolée n'était pas très populaire en raison du fait qu'elle passait au large du centre de circulation dense à Toronto. A mesure que la demande justifie le vol d'un point à un autre, nous nous en occupons le plus vite possible; c'est évidemment alléchant et économique.

M. FISHER: La question que j'aimerais poser à M. McGregor au sujet de l'équipement et des installations s'inspire d'une réponse que M. McGregor a déjà donnée. Je ne sais si c'est hier ou avant-hier qu'il a répondu que le gouvernement étudie toujours la demande des représentants du Manitoba, demande officielle ou de la localité. J'ai tout repassé dans mon esprit et j'éprouve encore un doute. Air-Canada a-t-elle pris une décision à l'égard du Viscount et les installations de Winnipeg font-elles l'objet d'un engagement ou doit-on étudier de nouveau les instances du Manitoba qui pourraient influencer la décision d'Air-Canada?

M. McILRAITH: Je ne sais pas jusqu'à quel point je dois poursuivre ce sujet vu l'attention que nous accordons à ces instances mais laissez-moi vous dire que si l'on considère le nombre de Viscount en existence et le nombre de ceux qui seront probablement en usage jusqu'à 1973, vous constaterez une légère différence.

M. FISHER: En effet.

M. McILRAITH: Qu'arrivera-t-il aux Viscount? Où iront-ils? Où seront-ils réparés?

M. FISHER: Je vous le demande.

M. MCILRAITH: Je n'aime pas jouer au prophète mais je tiens à être au courant de ce qui doit se faire au moment voulu. Si, dans l'intervalle, les Viscount servent ailleurs, je crois que les citoyens de Winnipeg auraient fortement l'impression, et ils en seraient fort justifiés, que toutes les mesures possibles devraient être prises pour leur en assurer le travail d'entretien général.

Quarante-six Viscount sont actuellement en service et sont tous la propriété d'Air-Canada.

M. MCGREGOR: C'est exact, quant au droit de propriété.

M. MCILRAITH: Il y en a 40 en service.

M. MCGREGOR: Il y en a 40 affectés au service des lignes.

M. MCILRAITH: En effet.

M. MCGREGOR: La chose ne vous intéresse peut-être pas nécessairement mais je crois qu'une compagnie de transport sud-américaine détient actuellement une option sur les six Viscount en surplus. Je ne suis pas trop sûr qu'il s'agit là d'une vente.

M. MCILRAITH: Puisque je ne puis prédire avec certitude en ce moment à quel usage serviront les Viscount qui ne figurent pas sur les itinéraires d'Air-Canada, j'aimerais que vous en surveilliez les implications sans plus de renseignement.

M. FISHER: Vos communications et considérations ne se rapportent-elles pas à une des demandes de Winnipeg, voulant que certains travaux d'entretien soient effectués là lors de la mise en service des DC-9, étant donné que la base de Winnipeg comporte un certain avantage du fait de sa position géographique.

M. MCILRAITH: Ce n'est pas ce à quoi je songeais quand j'ai donné la réponse. C'est tout d'abord aux Viscount que je pensais.

A propos, je devrais sans doute m'expliquer au sujet d'une réponse que j'ai donnée il y a quelques minutes. Dans la correspondance relative à ce genre de travail à Winnipeg, il est possible que le ministre du Manitoba ait fait allusion au travail effectué là sur les avions, et je ne veux pas exclure cette possibilité en répondant qu'aucune instance n'a été reçue du gouvernement provincial.

M. FISHER: Sur la question du DC-9, j'aimerais demander à M. McGregor quelles sont les possibilités que les travaux de réparation se fassent à Winnipeg. Est-il possible qu'une modification soit apportée à votre décision au sujet du DC-9, ou le sort en est-il déjà jeté?

M. MCGREGOR: Monsieur Fisher, l'unique réponse qu'on puisse honnêtement vous donner, c'est qu'il n'existe aucun espoir possible. La base de Dorval a été aménagée tout spécialement pour la réparation des avions à turbomoteurs. On pourra y réparer les DC-9 dont l'achat est projeté. Je parle surtout des travaux de réfection.

M. FISHER: En effet.

M. MCGREGOR: Nous faisons une distinction bien nette entre réfection et entretien.

Les DC-9 doivent passer par Winnipeg et recevront là, comme je l'ai dit, tous les soins d'entretien nécessaires sur le parcours. Pour ce qui est de tout autre travail de réfection des avions, il serait extrêmement onéreux de l'envisager ailleurs qu'à Dorval.

M. FISHER: Serait-il possible que le facteur d'accroissement des populations et le niveau de vie plus élevé produisent une génération qui contribuera à augmenter le nombre de voyageurs transatlantiques et changent votre point de vue en ce qui a trait à l'acquisition et à l'utilisation de vos avions à l'heure

actuelle, contribuant ainsi à améliorer la situation de Winnipeg pour une période de plus de dix ans?

M. McGREGOR: Monsieur Fisher, il est très possible que nos prévisions sur l'accroissement de la circulation se révèlent plutôt en deçà de la vérité. Il est presque également possible qu'elles soient optimistes. On peut sûrement accélérer et ralentir l'acquisition de matériel pour compenser tout changement prévu dans les quantités. En toute honnêteté, je dois dire que je conçois difficilement tout écart du genre qui entraînerait pour Winnipeg un surcroît important de travail de réfection des avions.

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur McIlraith, quand le premier ministre a annoncé à la Chambre des communes que l'activité à la base de Winnipeg se poursuivrait jusqu'à 1973, il a assuré les gens de Winnipeg et du Manitoba que l'emploi relatif à la réfection et à l'entretien se maintiendrait au niveau actuel ou même augmenterait d'ici 1973 à la base en question. A mon avis, les gens de cette province vont s'inquiéter des déclarations de M. McGregor au présent comité, à savoir que la main-d'œuvre en fonction à la base d'entretien serait réduite d'au moins 200 d'ici 1973 et que quiconque ne cherchera pas un emploi ailleurs ou ne sera pas apte à être muté sera mis à pied. Comment conciliez-vous ces deux déclarations?

M. McILRAITH: Je ne trouve aucune difficulté à concilier ces deux déclarations. D'après moi, la déclaration du premier ministre est exacte et signifie exactement ce qu'elle dit. Il précise jusqu'à 1973. Les gens de Winnipeg étaient très inquiets et avaient l'impression que cette base serait fermée en 1966.

M. McGREGOR: On devait commencer à la fermer alors.

M. McILRAITH: En effet; ils avaient l'impression qu'on devait commencer à fermer la base en 1966. Ils avaient lu la déclaration du président d'Air-Canada à laquelle on a fait allusion dans un témoignage, il y a quelques jours. Cette déclaration portait la date du 14 novembre 1962. Ils l'avaient lue, mais ils l'avaient mal lue. De toute façon, ils avaient interprété la section qui se rapportait à la période du début de 1966 comme si la base devait être fermée. Le changement annoncé par le premier ministre avait trait à un changement dans les dispositions d'Air-Canada au sujet de la flotte de Viscount. Une partie de la flotte pourrait demeurer en activité plutôt que d'être brusquement mise au rancart au début de 1966, ainsi que l'indiquait la déclaration d'après laquelle les Viscount pourraient fort bien diminuer en nombre, très rapidement peut-être, au début de cette année-là. Ainsi qu'en font mention les témoignages, le projet envisagé prévoit plutôt que 34 Viscount demeureront en activité jusqu'à 1973. C'est le changement fondamental à toute la situation. Ce changement représente une réduction de 40 à 34, c'est-à-dire de 34/40. M. Fisher m'a posé quelques questions très à propos à ce sujet et je lui ai fait part de certains projets que nous espérons pouvoir mettre à exécution au sujet des autres Viscount qui n'ont servi, pendant ces années, que dans la flotte d'Air-Canada sur les itinéraires réguliers.

M. MUIR (*Lisgar*): Il est facile, d'après moi, de comprendre cette affirmation, mais ce n'est pas le point sur lequel j'essayais d'attirer votre attention. Le point important est venu du fait que le premier ministre a déclaré qu'il n'y aurait pas de réduction; mais, plutôt, de fait, une augmentation dans le nombre d'employés à la base d'entretien de Winnipeg.

M. McILRAITH: Je ne crois pas que le premier ministre ait fait semblable déclaration. A mon avis, vous faites plutôt allusion à ma réponse à une question.

M. MUIR (*Lisgar*): J'allais justement dire que, sauf erreur, vous aviez réitéré cette déclaration, à savoir que le niveau d'emploi serait maintenu et peut-être y aurait-il une augmentation.

M. McILRAITH: Si je ne me trompe, j'ai dit que j'espérais qu'il pourrait être maintenu au même niveau.

M. MUIR (*Lisgar*): Tant que nous n'aurons pas lu le Hansard, nous en resterons là et j'accepte votre interprétation.

M. McILRAITH: C'est ce que je crois avoir dit et j'ai toujours espoir que telle sera la situation.

M. MUIR (*Lisgar*): Il n'en reste pas moins que messieurs Seagrim et McGregor ont déclaré devant le présent Comité que l'effectif serait réduit d'au moins 200.

M. McILRAITH: On leur a demandé de donner les renseignements exacts relatifs aux exigences d'Air-Canada en ce qui a trait à l'activité de sa flotte. M. Fisher est le seul qui ait saisi la différence.

M. MUIR (*Lisgar*): Nous nous étions tous rendu compte, je crois, que le nombre était descendu à 34. Si je ne me trompe, M. McGregor m'a repris lorsque j'ai mentionné 35 et il a spécifié 34. Je ne parle pas des avions, je parle des gens et je n'ai reçu aucune réponse à cet égard.

M. McGREGOR: Je crois avoir déjà répondu à cette question mais si je ne l'ai pas fait, j'aimerais le faire maintenant. Air-Canada n'a pas l'intention d'employer, à quelque moment que ce soit, plus d'employés qu'il n'en faut pour effectuer la somme de travail que nécessitent les avions qui se trouvent à cette base. Il me semble tout à fait évident qu'une administration prudente devra veiller à réduire concurremment le nombre d'employés à mesure que le nombre de Viscount, actuellement de 40—nombre qui doit être maintenu jusqu'en 1966—diminuera jusqu'au chiffre prévu de 34. Cette réduction n'est peut-être pas en rapport direct avec le nombre de Viscount en service en même temps. Elle se rapporte spécifiquement à la somme de travail qu'ils représentent sur une base de réfection. A mesure que l'avion vieillit, la somme de travail relativement à un nombre donné de Viscount augmente, et, sauf erreur, c'est à quoi le ministre faisait allusion quand il a mentionné une augmentation possible. La somme de travail peut demeurer la même ou elle peut diminuer si le nombre de Viscount en service diminue, ou si leur durée de service est courte.

M. McILRAITH: Peut-il y avoir là, en service, des Viscount qui n'appartiennent pas à Air-Canada?

M. McGREGOR: C'est possible.

M. McILRAITH: Ce que je veux vous faire remarquer, c'est que les observations de M. McGregor s'appliquent particulièrement à la flotte des Viscount d'Air-Canada, et M. McGregor connaît précisément quels sont les chiffres à ce sujet. Je voudrais faire comprendre au Comité que nous espérons toujours qu'il puisse y avoir d'autres Viscount en service qui devront être revisés à Winnipeg.

M. MUIR (*Lisgar*): Diriez-vous que peut-être les gens de Winnipeg ont été involontairement induits en erreur?

M. McILRAITH: J'espère bien que non, car j'ai pris toutes les précautions pour m'en tenir à la réalité dans cette affaire.

M. MUIR (*Lisgar*): Je suis sûr que s'il y a eu malentendu, c'est bien involontairement. N'est-il pas possible, à votre avis, qu'ils aient été quelque peu induits en erreur?

M. McILRAITH: C'est toujours possible, car il y a certainement eu malentendu à ce sujet au cours des premiers mois. Je puis vous en assurer.

M. FISHER: Il existe actuellement un Viscount qui n'appartient pas à Air-Canada. Où en fait-on la revision?

M. McGREGOR: A Winnipeg.

M. McILRAITH: Exactement, il est revisé à Winnipeg.

M. FISHER: En ce qui concerne la flotte des Viscount, il se peut qu'on augmente le nombre de Viscount en service à mesure que l'aéroport prendra de l'importance, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: C'est exact et j'espère bien qu'il en sera ainsi.

M. FISHER: Monsieur McIlraith, tout porte à croire que les Viscount de la flotte d'Air-Canada qui sont en trop seront employés pour assurer un service aérien auxiliaire dans les provinces des Prairies et, comme l'a dit quelqu'un d'autre, ces appareils seraient donc entretenus à Winnipeg; est-ce exact?

M. McILRAITH: Précisément.

M. MITCHELL: Monsieur le président, j'aimerais poser une question au sujet des installations. Monsieur McGregor, avez-vous conclu, avec les autres exploitants de lignes aériennes au Canada, une entente mutuelle en vertu de laquelle un exploitant honore les billets de vol d'un autre?

M. McGREGOR: En certains cas, oui.

M. MITCHELL: En d'autres termes, supposons qu'il me soit impossible d'obtenir une place à bord de l'un de vos avions pour un vol de Vancouver à Toronto et que je puisse en obtenir une à bord d'un avion de la C.P.A. vers le même moment, mon billet serait-il honoré par la C.P.A. et vice-versa?

M. McGREGOR: En pareil cas, pour voyager par la C.P.A., il vous faudrait remplir une simple formalité qu'on est convenu d'appeler «endossement». Supposons que vous vous présentiez au comptoir de la C.P.A., en disant: «Voici mon billet de vol d'Air-Canada pour Toronto; j'aimerais avoir une place à bord de votre avion», le préposé au guichet vous dirait de vous rendre au guichet d'Air-Canada avec votre billet pour le faire endosser. L'agent d'Air-Canada n'aurait qu'à l'endosser et vous, à le rapporter au guichet de la C.P.A., et vice-versa.

M. MITCHELL: J'ai posé la question particulièrement en ce qui concerne les voyages au Canada, monsieur McGregor, car je sais qu'il existe une entente mutuelle en ce qui a trait aux voyages à l'étranger.

M. McGREGOR: Exactement.

M. MITCHELL: Je me demandais si l'entente s'appliquait au Canada.

M. McGREGOR: Elle s'applique aussi au Canada, si je me rappelle bien.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser au sujet du matériel et des installations.

M. PUGH: Monsieur le président, je voudrais encore une fois me reporter à la lettre envoyée le 14 novembre 1962 aux employés de Winnipeg. Cette lettre a causé beaucoup de ressentiment par tout le réseau. Avez-vous envoyé une autre lettre à vos employés par la suite?

M. McGREGOR: Non. La seule communication qui s'adressait, en général, à tous les employés après la lettre en question est une chronique intitulée *Between Ourselves* (Entre nous) et parue dans l'organe d'information de la société. Je me suis efforcé, à ce moment-là, d'interpréter la lettre.

M. PUGH: Quel a été le résultat?

M. McGREGOR: Je ne sais pas, monsieur Pugh; je puis m'en informer pour vous. L'article en question ne s'adressait pas particulièrement au personnel de la base de Winnipeg comme la lettre. Il s'agit de l'organe d'information de la société où j'écris de temps à autre une chronique et où j'essaie de dissiper certains doutes, malentendus et sujets de friction.

M. PUGH: N'aviez-vous pas de doutes que les 34 Viscount seraient en service jusqu'à 1973?

M. McGREGOR: A ce moment-là, nous en doutions fort.

M. PUGH: Vous vous en doutiez?

M. MCGREGOR: En effet.

M. PUGH: En doutiez-vous au moment où vous avez écrit la lettre?

M. MCGREGOR: Oui.

M. PUGH: A quel moment avez-vous obtenu la certitude en ce qui concerne le programme de mise au rancart de 1973?

M. MCGREGOR: J'en étais sûr cet automne, c'est-à-dire lorsqu'on eut définitivement établi le rapport entre le nouveau type d'avion et d'autres appareils à turbopropulseurs.

M. PUGH: Était-ce avant que vous écriviez l'article pour la revue?

M. MCGREGOR: Non, et je ne crois pas qu'il ait été question dans la revue des 34 Viscount qui seraient en service jusqu'à 1973. Je suis sûr de cela.

Comme je le disais, j'ai essayé dans la chronique d'interpréter la lettre et de signaler les principaux facteurs économiques de la situation. Je faisais remarquer qu'il existait à Dorval des installations qui pourraient absorber le reste des Viscount, puisque la flotte de Viscount pourrait être appelée à diminuer à tel point qu'il ne serait pas économiquement sage de maintenir la deuxième base de Winnipeg.

M. PUGH: Permettez-moi de vous présenter le cas autrement. Jusqu'à cet automne, vous jugiez pratique au point de vue économique que la société abandonne la base de Winnipeg pour venir à Dorval?

M. MCGREGOR: Absolument.

M. MUIR (*Lisgar*): J'aimerais poser une question. Je n'ai pas compris ce que vous vouliez dire, monsieur McIlraith, lorsque vous avez déclaré que les gens du Manitoba avaient été grandement induits en erreur.

M. MCILRAITH: Je ne crois pas avoir employé l'expression «induits en erreur». Je pense plutôt avoir dit qu'on avait mal compris la situation et j'ai répété cela plusieurs fois. Les gens du Manitoba ont attaché trop d'importance à la lettre du président datée du 14 novembre et ils en ont tiré trop de conclusions. C'est ce qui a causé toute la difficulté. L'excellente délégation qui est venue ici en juin était évidemment mal renseignée. J'ai lu la lettre aux membres de la délégation, ce qui a semblé les porter à croire qu'il s'agissait absolument de fermer la base immédiatement.

M. MUIR (*Lisgar*): Je voulais m'assurer que vous ne faisiez pas allusion à un certain télégramme envoyé à un des candidats lors de la dernière élection.

M. MCILRAITH: Je ne faisais certainement pas allusion à ce télégramme.

M. MCGREGOR: Ce qui est étonnant, c'est que la lettre du 14 novembre ait été envoyée aux employés de la base de Winnipeg et qu'il se soit écoulé une période de trois semaines ou un mois sans qu'on entende parler de rien. C'est seulement lorsque—je ne trouve pas d'autre expression—un agitateur ouvrier s'est mis à l'œuvre que la lettre a commencé à faire sensation.

M. MUIR (*Lisgar*): C'est la première fois que j'entends qualifier le maire Juba d'agitateur ouvrier.

M. MCGREGOR: Je ne parle pas de lui.

M. MCILRAITH: J'ai hérité de cette affaire, je ne l'ai pas suscitée, du moins, je ne le crois pas.

M. RHÉAUME: Vous l'aurez voulu.

M. MCILRAITH: J'imagine que mon prédécesseur au portefeuille a du être bien content de s'en débarrasser.

M. BALCER: Nous entretenons de bien bonnes relations avec les gens de Winnipeg.

M. McILRAITH: Permettez-moi de saisir l'occasion de compléter le dossier. Quelqu'un m'a posé une question au sujet des représentations qu'aurait faites le gouvernement provincial. La lettre dont j'ai parlé venait du sous-ministre d'une province.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit du sous-ministre de l'Industrie et du commerce.

M. McILRAITH: Le premier alinéa de la lettre fait allusion à l'absence du ministre. J'ai donc adressé ma réponse au ministre.

M. BALCER: Je me rappelle avoir lu dans le journal une déclaration voulant que le gouvernement provincial ait décidé de faire des représentations pour qu'aucune décision finale ne soit prise avant qu'il ne soit consulté. C'est ce que j'ai lu dans la presse et je me demande si c'est exact.

M. McILRAITH: Ce n'est pas ce dont il s'agissait dans la lettre. La lettre et le mémoire attaché à la lettre se rapportaient à la situation de l'emploi dans le Québec et à la nécessité de créer des emplois dans la région de Montréal, plus particulièrement à Air-Canada et que l'achat de la Caravelle rendrait la chose possible.

M. BALCER: Avez-vous discuté de la chose avec le premier ministre Lesage ou M. René Lévesque, et l'avez-vous fait avant d'annoncer définitivement la nouvelle à la Chambre des communes?

M. McILRAITH: Non, je n'ai pas discuté l'annonce de l'achat. J'ai écrit au ministre et j'ai accusé réception de la lettre, lui disant que j'y répondrais.

M. GRÉGOIRE: Pouvez-vous déposer la lettre?

M. BALCER: Avez-vous parlé à M. Lesage ou à M. Lévesque?

M. McILRAITH: J'ai vu M. Lévesque une fois et nous avons parlé brièvement de la question. Je lui ai dit que j'avais reçu sa lettre, c'est moi-même qui ai abordé le sujet.

M. BALCER: Quelle était son opinion là-dessus?

M. McILRAITH: A son avis, il était important de créer de l'emploi dans le Québec. C'est ce qu'il voulait.

M. GRÉGOIRE: Pouvez-vous déposer la lettre en question?

M. McILRAITH: La lettre traitait du chômage qui existe dans certaines régions qui relèvent des autorités provinciales.

M. GRÉGOIRE: Pouvez-vous déposer la lettre pour qu'elle soit imprimée au dossier?

M. McILRAITH: Je regrette de ne pouvoir le faire sans le consentement du ministre intéressé.

M. GRÉGOIRE: Si vous obteniez son consentement, pourriez-vous la déposer?

M. McILRAITH: Je ne sais pas si je pourrais la déposer au Comité. Je pourrais le faire à la Chambre des communes. Si vous voulez demander de la faire déposer à la Chambre, je pourrais obtenir le consentement du ministre provincial comme cela se fait ordinairement.

M. GRÉGOIRE: Pourrait-on la faire imprimer dans le dossier du Comité?

M. McILRAITH: Comment pourriez-vous l'inclure au dossier sans retarder le travail d'impression jusqu'à ce que le consentement soit obtenu?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire, à ce sujet, je crois que la règle est bien établie: si vous voulez faire produire un mémoire de ce genre ou une lettre, vous devez présenter une résolution à cette fin à la Chambre des communes.

M. GRÉGOIRE: Très bien.

M. BALCER: Monsieur le président, permettez-moi de demander au ministre s'il a reçu des commentaires de la part de M. Lesage ou de M. Lévesque depuis que le gouvernement a décidé d'acheter le DC-9?

M. MCILRAITH: Je n'ai pas eu de leurs nouvelles. J'ai rencontré M. Lesage très brièvement au début de la conférence fédérale-provinciale, mais je n'ai eu l'occasion que d'échanger avec lui les salutations d'usage.

M. BALCER: Il n'a pas abordé le sujet?

M. MCILRAITH: L'occasion ne s'est pas présentée d'aborder la question. La conférence ne me concernait pas particulièrement. De toute façon, nous n'avons pas discuté de l'affaire.

M. FISHER: Toute cette affaire concernant *Canadair* et la B.A.C. me laisse perplexe et je voudrais poser une question au ministre. J'aimerais qu'il exprime son opinion. Si tel est le cas que les députés, le gouvernement et certains organismes du Québec ont exercé une forte pression, je ne comprends pas pourquoi ils ne l'ont pas fait en rapport avec la B.A.C. plutôt qu'en rapport avec la Caravelle, puisque la société Air-Canada est censée avoir un contrat de travail avec la B.A.C. et non pas avec l'exploitant de la Caravelle. Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire comment, à son avis, une situation aussi illogique et inexpliquable a pu se produire?

M. MCILRAITH: Monsieur Fisher, je ne puis absolument pas vous donner mon opinion, c'est la réponse que j'ai donnée maintes fois à partir du 23 octobre jusqu'au moment de la décision définitive.

M. BALCER: M. Grégoire vous a-t-il fait des représentations en faveur de l'appareil B.A.C.-111?

M. MCILRAITH: Je suis certain que vous étiez à la Chambre lorsque j'ai répondu à une question là-dessus.

M. GRÉGOIRE: Je n'ai fait aucune représentation en faveur de la Caravelle ou de l'appareil B.A.C. J'ai tout simplement demandé que l'avion soit construit au Canada.

M. MCILRAITH: Je ne me rappelle pas qu'il ait été question de cela.

M. FISHER: Il est un point que je tiens à préciser. Étant moi-même un peu anglophile, j'aurais bien souhaité que l'appareil B.A.C. fût choisi et construit au Canada, peut-être même à Montréal. Il est bon je crois de consigner au dossier l'ironie qu'il y a dans tout ceci.

M. MCILRAITH: Certaines des recommandations portaient exclusivement et particulièrement sur l'emploi à *Canadair,* et semblaient accorder peu d'importance au genre d'avions qu'il fallait acquérir. D'autres mentionnaient spécialement l'achat de la Caravelle et ce furent ces dernières qui attirèrent davantage l'attention du public. Vous pouvez vous en rendre compte en prenant connaissance des vues qui ont été échangées avec moi au cours de la période des questions et qui figurent dans le compte rendu officiel des débats.

M. RHÉAUME: Ceci demeure un mystère pour vous, n'est-ce pas M. McIlraith?

M. MCILRAITH: Je ne sais si je devrais faire un commentaire là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons, je crois, passablement approfondi l'alinéa traitant du matériel et des installations. Pouvons-nous maintenant passer à celui qui porte sur le Conseil d'administration?

Quelqu'un pourrait-il proposer que l'on accepte l'alinéa traitant du matériel et des installations?

M. MITCHELL: Je le propose.

M. RHÉAUME: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé par M. Mitchell, appuyé par M. Rhéaume, que nous acceptions l'alinéa qui porte sur le matériel et les installations.

Des VOIX: (Assentiment).

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant passer à l'alinéa qui traite du Conseil d'administration. Je suppose que M. Grégoire aura quelques questions à poser.

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, je constate qu'au Conseil d'administration quatre membres sont nommés par le gouverneur en conseil, à savoir l'honorable Leslie Frost, M. G. R. Hackett, M. G. R. McGregor et M. R. S. Misener. Il n'y a pas un seul Canadien français de nommé par le gouverneur en conseil. Je suppose qu'une telle situation est attribuable au fait que le gouvernement précédent avait nommé ces administrateurs pour une période allant jusqu'à l'année 1962. Y aura-t-il plusieurs renouvellements de mandat, et lorsqu'ils se feront, s'agira-t-il de nominations d'Anglais ou de Canadiens français? Je veux parler des administrateurs nommés par le gouverneur en conseil.

M. MCILRAITH: Je dois dire que tous les membres du Conseil d'administration ont été nommés avant que j'assume la charge de ministre, mais parmi les administrateurs, comme il est mentionné à la page 2, les quatre premiers sont nommés par le gouverneur en conseil, et les cinq autres sont choisis par les chemins de fer Nationaux du Canada. Le rapport mentionne que ces personnes sont élues par les actionnaires ce qui, de fait, veut dire le National-Canadien.

M. GRÉGOIRE: Ma question porte sur les quatre premiers en particulier.

M. MCILRAITH: Oui. Que désirez-vous savoir à ce sujet?

M. BALCER: Monsieur le président, j'aimerais faire observer que M. McGregor est bilingue.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. McIlraith avait mis son écouteur.

M GRÉGOIRE: Monsieur McIlraith, ma question porte sur les quatre premiers administrateurs du Conseil d'administration qui ont été nommés par le gouverneur en conseil. Ils ont été nommés jusqu'au 31 décembre 1963. Votre gouvernement a-t-il l'intention de s'assurer qu'il y aura des Canadiens français au nombre des quatre premiers administrateurs au Conseil, ou au moins un?

M. MCILRAITH: Il faut des vacances pour faire des nominations.

M. MCGREGOR: On nomme ces personnes pour des termes de trois ans s'échelonnant sur différentes années afin de n'avoir pas à un moment donné à remplacer en bloc les membres du Conseil. Dans le cas de M. Hackett, par exemple, il remplit une partie du mandat de M. Ross, qu'il remplace, de sorte que la durée totale de ses fonctions s'établira à cinq ans environ avant qu'il ne complète cette partie non expirée du mandat de M. Ross et ses trois années de fonction qu'il aura à remplir par la suite.

M. MCILRAITH: Peut-être serait-il utile de consigner au compte rendu les dates d'expiration de ces nominations.

M. RHÉAUME: J'aimerais poser une question, monsieur McIlraith.

M. MCILRAITH: Un instant, s'il vous plaît. Nous allons consigner au compte rendu les dates d'expiration.

M. MCGREGOR: Je puis vous donner ces dates de nomination immédiatement. M. Frost a été nommé le 11 octobre 1962. M. Hackett a été nommé le 26 mai 1960, et je vous ai expliqué que dans son cas il s'agissait de remplacer un administrateur qui prenait sa retraite. M. Misener a été nommé le 11 juillet 1962. Ce sont là les nominations du gouverneur en conseil, exclusion faite de la mienne.

Pour ce qui est des administrateurs élus par les actionnaires, M. Brown a été nommé le 2 novembre 1961; M. Lévesque a été nommé le 2 novembre 1961, et au sujet de l'allusion que vous avez faite, monsieur Grégoire, j'aimerais souligner qu'antérieurement à cette date nous avions au Conseil M. Wilfred

Gagnon. M. Price a été nommé le 2 novembre 1961 et M. Stewart a été nommé le 2 avril 1959. Donc, vous ajoutez trois années à ces dates de nomination et vous avez les dates d'expiration.

M. McILRAITH: Ce qui les mènerait à 1962. Vous êtes allé trop loin en arrière.

M. McGREGOR: Oui, dans le cas de plusieurs il s'agissait d'un renouvellement de mandat.

M. McILRAITH: Les dates que vous nous avez données ne sont pas les plus récentes; la période est donc d'une durée de plus de trois ans.

M. McGREGOR: Oui.

M. McILRAITH: Avez-vous les dates d'expiration?

M. McGREGOR: Je ne les ai pas ici mais je puis les obtenir assez rapidement.

M. GRÉGOIRE: Pour ce qui est des administrateurs du Conseil qui sont nommés par le gouverneur en conseil, est-ce l'intention de votre gouvernement de voir à la prochaine vacance à ce qu'un Canadien français soit choisi?

M. McILRAITH: Monsieur Grégoire, il est répondu de façon tout à fait claire à cette question et vous en trouverez la réponse dans les nominations que le gouvernement actuel a faites à venir jusqu'à ce jour.

M. GRÉGOIRE: Si vous voulez que je me contente de cette réponse, c'est parfait.

M. McILRAITH: De la manière dont vous avez posé votre question il est impossible d'y répondre. Je ne puis y apporter une réponse parce que je ne peux pas faire connaître l'intention du gouvernement à ce moment-ci. Cette intention se manifestera visiblement au moment où se feront les nominations. Afin de ne pas me limiter à cette réponse quelque peu nébuleuse je vous propose d'examiner les nominations que le gouvernement actuel a faites. Je crois que vous serez passablement satisfait.

M. BALCER: Vous constaterez que leur nombre est passablement le même que les nôtres.

M. GRÉGOIRE: Cette réponse n'est pas tellement bonne.

M. PUGH: Tenons-nous en à l'étude d'Air-Canada et finissons l'examen du présent rapport.

M. McILRAITH: Je crois que vous recevrez une réponse très satisfaisante en examinant les nominations que le gouvernement actuel a faites.

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, je constate que parmi les administrateurs, et dans le rapport qui est donné à la page 2 sous la rubrique française de «direction» on en compte neuf, le président, deux premiers vice-présidents, quatre vice-présidents, un secrétaire et un chef du contentieux, il ne s'y trouve aucun Canadien français.

M. McGREGOR: Je crois que nous avons étudié ce point à fond l'an dernier. J'avais expliqué qu'Air-Canada a la chance de n'avoir à effectuer que très peu de déplacements chez ses fonctionnaires supérieurs, et aucune vacance ne s'est produite depuis la retraite de M. English il y a environ six ou sept ans. Il était le vice-président à l'exploitation. Lorsqu'une vacance se produit, nous nommons un homme d'expérience avec, de préférence, plusieurs années de service au sein de la société; nous nous sommes efforcés de nous en tenir à cette coutume.

Si nous devons parler de la question des employés bilingues chez les employés d'Air-Canada, je puis vous fournir certains renseignements à ce sujet.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais tout d'abord parler du Conseil d'administration et de la Direction.

M. McGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Comme je le disais, la Direction se compose de neuf membres.

(*Interprétation*): Neuf membres sont mentionnés à la Direction dans le présent rapport. Comme vous l'avez dit, il n'y a pas eu de vacance depuis un certain temps. Est-il probable, selon vous, que vous pourrez trouver des Canadiens français pour occuper ces postes à Air-Canada?

M. McGREGOR: Je crois qu'il serait très mal de soumettre l'administration à aucun programme défini. Nous nommerons le meilleur homme que nous pourrons recruter à l'égard de ces postes lorsqu'ils deviendront vacants. Je crois que nous conformant à la façon dont procède généralement la société nous nommerions l'homme qui aurait travaillé sous la surveillance immédiate de la personne qui quitte le poste car il serait celui qui est le plus au courant des méthodes et des projets à long terme de la société.

M. GRÉGOIRE (*Interprétation*): Avez-vous une liste de ceux qui travaillent sous la surveillance immédiate de ces fonctionnaires? Pouvez-vous nous dire s'il est probable que vous nommerez des Canadiens français vu qu'ordinairement vous désignez les adjoints immédiats parce qu'ils sont au courant du travail de chacun de ces hauts fonctionnaires?

M. McGREGOR: Il en est ainsi dans certains départements. Il me faudrait me procurer une liste des sous-chefs et des chefs adjoints comme nous pourrions les appeler.

Nous nous engageons dans un secteur assez délicat, car des gens entrent en cause et je ne voudrais pas me lier par aucun engagement. Dans au moins un des départements l'avancement prévu pour la personne qui semble logiquement répondre aux conditions stipulées irait à un particulier dont la langue maternelle est le français.

M. GRÉGOIRE: Est-ce à dire que dans au moins un département sur neuf il y aura un adjoint canadien-français, alors que dans les huit autres ce seront des Anglais? Comprenez-vous bien ma question?

M. McGREGOR: Je crois comprendre ce que vous voulez dire.

Le PRÉSIDENT: Les huit autres adjoints seraient probablement des Anglais; est-ce exact?

M. McGREGOR: Oui, probablement.

M. GRÉGOIRE: Donc, parmi dix-huit fonctionnaires supérieurs il ne se trouve qu'un Canadien français?

M. McGREGOR: Oui, c'est exact. Un instant. Je ne puis comprendre comment vous arrivez à ce nombre de dix-huit. Oui, je vois maintenant, vous avez multiplié neuf par deux.

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. McGREGOR: Ce nombre est beaucoup plus élevé. Par exemple, si le chef d'un département important venait à mourir, ou s'il se retirait, ou s'il quittait les affaires pour quelque raison, on pourrait le remplacer par un de nos directeurs régionaux comme nous les appelons, lesquels sont au nombre de neuf environ. Comme je l'ai dit, monsieur Grégoire, nous sommes intéressés à rendre notre société bilingue autant que possible, mais il nous intéresse encore plus de trouver le meilleur homme que nous pouvons recruter pour le poste.

M. GRÉGOIRE: Je suis d'accord avec vous quant à la question de principe exigeant le meilleur homme pour l'emploi, mais je suis tout à fait convaincu que si vous considérez les neuf meilleurs hommes vous devez pouvoir trouver des Canadiens français. Ne pensez-vous pas qu'il y a des Canadiens français qui sont au courant de la situation et qui pourraient être nommés à des postes supérieurs?

M. McGREGOR: Vous voudrez bien comprendre, monsieur Grégoire, que l'administration d'Air-Canada n'a absolument rien à voir avec la nomination des administrateurs.

M. GRÉGOIRE: Je pensais aux fonctionnaires.

M. MCGREGOR: Oui, je comprends ce que vous voulez dire.

M. GRÉGOIRE: Dans l'exemplaire français de votre rapport les administrateurs figurent à la rubrique «Conseil d'administration» et les membres à celle de la «Direction». Il faudrait peut-être, je pense, apporter une rectification à ce sujet dans le rapport anglais. Lorsque je me reporte à la direction j'y inclus les membres aussi.

M. MCGREGOR: Oui, je crois qu'il y a de l'espoir en raison de la déclaration que j'ai faite plus tôt, mais il faut que l'homme convienne au poste.

M. GRÉGOIRE: Je suis convaincu que vous pourriez trouver des Canadiens français pour remplir ces postes.

M. MCGREGOR: Ce n'est pas aussi facile que vous semblez le croire.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous un certain genre de...

(*Interprétation*): Avez-vous un certain genre de bureau de sélection où l'on voit à ce que tous reçoivent une change égale d'avancer?

M. MCGREGOR: En effet, nous avons un bureau de ce genre. C'est une des fonctions dont est chargée notre Division du personnel. Nous travaillons aussi d'une autre manière sur le plan dont nous parlons. Nous avons ce que nous appelons un comité bilingue à Air-Canada dont l'existence remonte à un certain temps. Je ne crois pas qu'aucune personne à cause d'antécédents raciaux ou de toute autre raison aurait plus ou moins de chances.

M. HAHN: Monsieur le président, je conclus de cette conversation que nous en sommes maintenant arrivés à l'étude de l'alinéa qui porte sur le personnel.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que oui. Nous en sommes arrivés à la question du personnel, je crois.

M. MCGREGOR: Nous avons abordé le sujet, je crois, à la rubrique intitulée «Conseil d'administration».

Le PRÉSIDENT: Nous avons accepté, je crois, l'alinéa portant sur le Conseil d'administration.

M. PUGH: Les administrateurs doivent-ils être aussi des actionnaires?

M. MCGREGOR: Non.

M. PUGH: Toutes les actions sont alors détenues par la société de la Couronne?

M. MCGREGOR: C'est exact. Vous parlez des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. PUGH: Oui.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. GRÉGOIRE (*Interprétation*): A vrai dire, monsieur McGregor, l'actionnaire est le National-Canadien. Cela signifie-t-il que le président du National-Canada est celui qui nomme les cinq administrateurs qui sont des actionnaires?

M. MCGREGOR: C'est lui qui les nomme pour moi. Je ne saurais vous dire s'il consulte quelqu'un de son propre organisme. Il m'informe qu'il propose de nommer cinq de ses administrateurs au Conseil d'administration d'Air-Canada.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais poser une autre question que j'adresserai au ministre des Transports. Le ministre a-t-il été consulté dans la nomination des représentants des actionnaires au Conseil d'administration d'Air-Canada?

M. MCILRAITH: Malheureusement, cette question n'a jamais été soulevée car il n'y a pas eu de vacance depuis ma nomination.

M. BALCER: On m'a consulté tant au sujet de la question des représentants des actionnaires qu'à l'égard de celle des administrateurs nommés par le gouverneur en conseil.

Je demanderais à M. McGregor si, en tant que président d'une grande société de l'État, il estime qu'il serait avantageux pour le Canada et la Société de tenter tous les efforts possibles afin qu'il y ait au sein de la Société une proportion équitable d'employés francophones et anglophones, proportion qui pourrait être atteinte en employant soit des méthodes de recrutement, soit des méthodes d'avancement appropriées; ainsi Air-Canada offrirait aux Canadiens, quelle que soit leur langue, une change égale d'emploi à son service.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Balcer, je pense que cette question a trait à la section relative au personnel; j'aimerais que quelqu'un présente une proposition portant que nous adoptons la section se rapportant au conseil d'administration.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais qu'on fournisse une réponse à cette question, en particulier en ce qui a trait au Conseil d'administration et aux fonctionnaires qui occupent des postes intermédiaires.

M. BALCER: Quand j'étais ministre des Transports, M. McGregor et moi-même avons longuement discuté ce sujet. Je me rappelle que, dans le temps, le président d'Air-Canada et plusieurs fonctionnaires supérieurs ont lancé un programme d'urgence au sujet du bilinguisme et c'est pourquoi j'ai pensé qu'il serait utile que M. McGregor nous fasse connaître son opinion à ce sujet.

M. MCGREGOR: Monsieur, j'aimerais beaucoup exprimer mon opinion sur cette question, mais comme le président a mentionné que la question se rapporte au personnel plutôt qu'à celle du conseil d'administration, il est préférable que j'aborde le sujet lorsque nous étudierons cette question.

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous maintenant passer à la section relative au personnel? Adopterons-nous la section se rapportant au conseil d'administration?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Balcer, avec l'appui de M. Hahn que la section relative au Conseil d'administration soit adoptée.

Des VOIX: Adopté.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous examinerons maintenant la section ayant trait au personnel.

M. RHÉAUME: Monsieur le président, si M. McGregor nous faisait part de son opinion sur le sujet, les nombreuses questions que nous nous proposons de poser se révéleraient peut-être inutiles.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McGregor, auriez-vous l'obligeance de répondre à la question que M. Balcer a posée.

M. MCGREGOR: J'y répondrai volontiers maintenant.

En réponse à la question de M. Balcer, je dois dire que je partage entièrement l'opinion que toute société, qu'elle appartienne ou non à la Couronne, tirera grand avantage à avoir à son service, tant au niveau de l'administration qu'à celui du travail proprement dit, tout comme au sein de son organisme de surveillance, un grand nombre de Canadiens français. Cette question fut l'objet d'une longue étude lors des séances que le précédent comité a tenues aux mois de novembre et de décembre derniers. Dans le temps, on a versé au dossier une liste des Canadiens employés à Air Canada en qualité de surveillants et dont le français est la langue maternelle. Cette liste s'est allongée et la liste supplémentaire versée au dossier vous donnera une idée des améliorations qui se sont opérées dans ce domaine au cours des douze derniers mois. Voici donc le nom des personnes en cause ainsi que le poste qu'elles occupent: M. E. L. Vermander, surintendant, Économie et analyse de la production, Dorval; M. P. J. Jeanniot, surveillant général, Recherches relatives à l'exploi-

tation, Dorval; M. E. J. Gallant, directeur de la Stimulation des ventes, Londres (Angleterre); M. J. S. Cormier, agent des Relations extérieures, Halifax; M. J. A. Lauzon, directeur des Projets pour appareils et installations au sol, Dorval; M. E. G. Dupuis, surveillant, Services de placement, Montréal; M. A. D. Bertoia, directeur des relations ouvrières, Montréal; M. A. G. Boivin, directeur général, Antigue; M. Lecavalier, ingénieur, Bâtiments, Dorval.

Dans une période de douze mois, soit depuis que la liste a été portée à l'attention du comité lors de sa dernière séance tenue en 1962, le personnel s'est accru des employés susmentionnés, préposés à la surveillance.

Monsieur le président, voudriez-vous que je fasse une sorte d'exposé sur cette question?

Le PRÉSIDENT: Je pense que vous devriez en faire un.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas qu'il existe de doute au sujet du but que la Société se propose; il serait ridicule de la part de la direction de viser un but autre que celui de faire régner le bilinguisme au sein de la Société, tout en maintenant,—tous en conviennent,—les normes fondamentales de compétence de tout notre personnel, en particulier de nos employés qui remplissent des fonctions de surveillance.

En plus de la liste que je viens de vous lire, il y a une longue liste de personnes qui, au cours des douze derniers mois, ont été promues à des postes supérieurs et dont la langue maternelle est le français. Je la verserai au compte rendu si vous me le permettez.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous autorisés à verser ce document au compte rendu?

Des VOIX: D'accord.

Voici la liste:

Air-Canada

Hauts fonctionnaires francophones

Liste représentative—1961

M. R.-C. Baudru, Adjoint au premier vice-président à l'Exploitation, Montréal
M. R.-M. Giguère, directeur des Opérations aériennes, Winnipeg
M. E. Patrault, surintendant régional de l'Entretien, Toronto
M. A. Bruneau, surintendant régional de l'Entretien, Moncton
M. P.-E. Lamoureux, ingénieur—Matériel et transformation, Dorval
M. L.-C. DesBois, avocat adjoint, Montréal
M. J. Violette, médecin, Dorval
M. A.-J. Gauthier, représentant du comité de direction, Ottawa
M. C. Grégoire, directeur régional des Relations extérieures, Montréal
M. J. Lepottier, représentant des Relations extérieures, Dorval
M. G.-R. Pérodeau, directeur commercial régional, Montréal
M. P.-L. Jérôme, directeur commercial régional, Paris
M. H. Dansereau, directeur commercial régional, Québec
M. G.-H. Lesage, directeur du fonctionnement de l'aérogare, Dorval
M. R.-J. Alain, directeur du service des voyageurs à l'aéroport, Dorval
M. J.-A.-W. Lalonde, directeur de l'Évaluation des tâches, Montréal
M. W.-R. Larue, interviewer au Service de placement, Montréal
M. F.-R. Laflamme, directeur des ventes—Cargaisons, Montréal
M. F. St-Hilaire, premier commissaire, région d'outre-mer, Dorval
M. L.-G. Corbeil, agent de sécurité, Dorval

Air-Canada

Employés francophones promus

Nom	*Promus au poste de*	*Date*
A.-G. Boivin	Directeur régional, Antigue	15 juillet 1962
E.-J. Gallant	Directeur de la Stimulation des ventes, Londres	15 avril 1963
A.-J. Gauthier	Représentant du comité de direction, Ottawa	19 octobre 1962
R.-J. Jeaniot	Surveillant général, recherches relatives à l'exploitation	13 juin 1962
P.-L. Jérôme	Directeur général des ventes, Paris	1er octobre 1962
F.-R. Laflamme	Directeur des ventes, Transport aérien des marchandises, Montréal	15 août 1962
J.-A. Lauzon	Didecteur des Projets, appareils et installations au sol, Montréal	1er janvier 1963
J.-F. Lecavalier	Ingénieur—Bâtiments, Montréal	1er février 1963
J.-A.-W. Lalonde	Directeur des Services du personnel	1er mai 1963
J.-E.-L. Vermander	Surintendant, Économie et analyse de la production	

M. McGREGOR: L'activité de la société s'est naturellement intensifiée considérablement dans ce secteur. Nous sommes représentés auprès de la Commission sur le bilinguisme et le biculturalisme. Nous possédons notre propre comité bilingue. De plus au cours des derniers mois nous avons annoncé que nous travaillions avec acharnement pour que l'Association du personnel du service des avions soit entièrement bilingue dans la mesure du possible. Je crois devoir vous dire que malheureusement M. MacInnes, président du comité bilingue, présent aux séances jusqu'à tout récemment, a dû s'absenter ce matin pour assister aux funérailles des victimes de l'accident qui est survenu vendredi dernier à Montréal. Il m'a laissé sa documentation; je ne vous lirai que le préambule, qui renferme le mandat que nous avons confié au Comité lors de sa formation. Voici donc le mandat.

AIR CANADA

BILINGUISME

Formation du comité de la Société relativement aux programmes et aux méthodes pour réaliser le bilinguisme.

Mandat

a) Examiner de nouveau les programmes et les méthodes existantes au sujet du bilinguisme, surtout en ce qui a trait aux services de la société où les fonctionnaires ont des rapports avec le public.

b) Faire des recommandations visant à déterminer dans quelle mesure, de l'avis du Comité, la Société doit être bilingue, compte tenu de son activité internationale.

c) Présenter des recommandations à la direction au sujet de toute modification qui s'impose relativement aux programmes et aux méthodes qui, sans nuire aux normes de service de la Société, permettrait à celle-ci de devenir bilingue dans la mesure que le Comité juge convenable.

d) Présenter des recommandations au sujet des modifications qui s'imposent relativement aux programmes et méthodes d'embauchage et de formation.

Vient ensuite le détail de toutes les démarches qui ont été faites pour atteindre ce but.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous donner lecture de ces détails?

M. MCGREGOR: Je les remettrai au sténographe, si vous le désirez.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il que M. McGregor nous fasse part du travail qui a été accompli jusqu'ici?

M. GRÉGOIRE: Peut-être pourrait-on l'imprimer.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous imprimer ce rapport?

Des VOIX: D'accord.

AIR CANADA

BILINGUISME

Formation du comité de la Société relativement aux programmes et méthodes pour réaliser le bilinguisme.

Mandat

a) Examiner de nouveau les programmes et les méthodes existantes au sujet du bilinguisme, surtout en ce qui a trait aux services de la société où les fonctionnaires ont des rapports avec le public.

b) Faire des recommandations visant à déterminer dans quelle mesure, de l'avis du Comité, la Société doit être bilingue, compte tenu de son activité internationale.

c) Présenter des recommandations à la direction au sujet de toute modification qui s'impose relativement aux programmes et aux méthodes qui, sans nuire aux normes de service de la Société, permettrait à celle-ci de devenir bilingue dans la mesure que le Comité juge convenable.

d) Présenter des recommandations au sujet des modifications qui s'imposent relativement aux programmes et méthodes d'embauchage et de formation.

Progrès réalisés jusqu'à ce jour.

Personnel des avions—Une entente qu'Air-Canada a récemment conclue avec l'Association canadienne du personnel du service des avions renferme une disposition visant à faire de Montréal une base bilingue pour les employés du service des avions. Au 1er mai 1965, tous les commissaires et les hôtesses de l'air affectés à Montréal parleront couramment le français et l'anglais.

Pour atteindre ce but, au mois de janvier 1964 Air-Canada inaugurera des cours de français à l'intention des employés du service des avions affectés à la base de Montréal. Ils suivront des cours cinq jours par semaine aux frais de la société tout en touchant leur traitement ordinaire. Ceux qui, au terme du cours, n'auront pas appris à converser couramment en français pendant les cours offerts par la société pourront poursuivre ces cours pendant leurs loisirs, aux frais de la société, jusqu'au 1er mai 1965. A cette date, tous les employés du service des avions d'Air-Canada à Montréal seront bilingues.

Les employés unilingues du service des avions qui désirent être affectés à une autre base peuvent être déplacés aux frais de la société. La base de Montréal sera une base entièrement bilingue; mais les membres bilingues du personnel du service des avions qui sont autorisés à demander à être affectés à une autre base seront libres de le faire.

Le personnel bilingue qui est du service des avions affecté à la base de Montréal sera maintenu en service sur les mêmes trajets desservis

partiellement par le personnel de Montréal; trajets transcontinentaux, outre frontière, des provinces de l'Atlantique et des Caraïbes. Le personnel en service sur les avions dans la province de Québec et à destination de l'Europe sera bilingue.

Personnel préposé aux ventes—Le service des ventes compte 2,728 employés dont 500 sont bilingues. Certains ont une connaissance du français et environ 100 suivent actuellement des cours de français.

A Montréal, 73 p. 100 du personnel du service régional des ventes sont bilingues et dans tous les autres endroits situés dans la province de Québec, le personnel préposé à la vente est entièrement bilingue.

A Toronto, la Société compte 30 employés bilingues et elles se propose d'affecter deux employés francophones au service des réservations, un à chaque guichet des billets, et un à chacun des comptoirs du contrôle d'entrée, des renseignements et des billets de l'aéroport.

A Ottawa, Air-Canada a 25 employés bilingues préposés à la vente (33 p. 100) et la Société se propose de porter cette proportion à 50 p. 100; ainsi il y aura toujours des emloyés canadiens-français en service pour servir le public.

Dans presque tous nos autres bureaux du Canada, nous avons des employés bilingues au service des ventes, en nombre un peu moins élevé.

Siège social—On donne un cours de conversation française au siège social, pour les membres du personnel administratif supérieur: onze personnes s'y sont inscrites. Six autres cours ont été organisés, qui sont suivis par 62 employés du personnel administratif à l'échelon moyen.

Autres cours—La compagnie défraiera 75 p. 100 des dépenses de tout employé qui prend des cours de français et qui les termine avec succès.

27 novembre 1963

M. McGREGOR: J'ai ici quelques renseignements quant aux salaires, répartis par provinces et par pays, pour l'année 1962. Ces chiffres constituent la moyenne pour 1962.

Le nombre total de nos employés au Canada est de 10,844, aux États-Unis, de 461; dans tous les autres pays: 414, ce qui donne un total de 11,719.

Le personnel se répartit d'après les provinces. Celles où les employés sont le plus nombreux sont le Québec (4,970) et l'Ontario (2,358). Vient ensuite la province du Manitoba où le personnel est au nombre de 1,861. Les sommes payées en salaires sont à peu près dans les mêmes proportions. Dans le Québec, les salaires ont formé un total de $32,202,000; dans l'Ontario, de $14,900,000, et au Manitoba, de $10,701,000.

Exprimés en pour-cent par rapport à l'ensemble du pays, les salaires versés dans le Québec sont de 44.2 p. 100, en Ontario, de 20.4 p. 100 et au Manitoba, de 14.7 p. 100.

Pardon, les chiffres que je viens de donner se rapportent à la feuille de paye globale. Les pour-cents sont quelque peu plus élevés par rapport aux salaires payés aux employés qui demeurent au Canada. Les voici: le Québec, 47.2; l'Ontario, 21.8, et le Manitoba, 15.7. Voici la proportion des employés, par province:

Québec, 45.8 p. 100; Ontario, 21.8 p. 100 et Manitoba, 17.2 p. 100.

Il ressort clairement de ces chiffres que la majorité de nos employés sont dans le Québec, et que cette majorité reçoit la plus grande part des salaires que nous versons.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous déposer cette liste?

M. McGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il qu'on porte la liste au compte rendu?

Des VOIX: D'accord.

AIR-CANADA

RÉPARTITION PAR PROVINCE ET (OU) PAR PAYS DES SALAIRES PAYÉS EN 1962

Endroit	Nombre d'employés*	Somme de leurs salaires	% de l'ensemble des salaires	% des salaires payés au Canada	% du personnel total	% du personnel au Canada
		$				
CANADA						
Colombie-Britannique	726	4,861,328	6.7	7.1	6.2	6.7
Alberta	316	1,936,307	2.6	2.8	2.7	2.9
Saskatchewan	106	569,521	.8	.9	0.9	1.0
Manitoba	1,861	10,701,528	14.7	15.7	15.9	17.2
Ontario	2,358	14,900,308	20.4	21.8	20.1	21.8
Québec	4,970	32,202,382	44.2	47.2	42.4	45.8
Nouvelle-Écosse	271	1,566,694	2.1	2.3	2.3	2.5
Nouveau-Brunswick	124	703,330	1.0	1.0	1.1	1.1
Terre-Neuve	112	790,758	1.1	1.2	1.0	1.0
Total	10,844	68,232,156	93.6	100.0	92.6	100.0
ÉTATS-UNIS	461	2,985,985	4.1		3.9	
AUTRES PAYS	414	1,667,596	2.3		3.5	
Total global	11,719	72,885,737	100.0		100.0	

* Au 31 décembre 1962.

M. McGREGOR: J'ai d'autres chiffres qui donnent la proportion de nos employés qui pratiquent le bilinguisme. J'espère ne pas ennuyer le Comité en fournissant trop de statistiques. Sur près de 11,000 employés canadiens, 2,868 parlent le français couramment.

M. RHÉAUME: Et ils parlent aussi l'anglais?

M. McGREGOR: Pas aussi couramment, pour certains.

M. GRÉGOIRE: Cela veut-il dire que ce sont des Canadiens français?

M. McGREGOR: Pour la plupart, oui.

M. LLOYD: Ce chiffre comprend-il des employés canadiens-français répartis dans tout le Canada?

M. McGREGOR: Oui, mais les employés bilingues qui parlent le français couramment sont presque tous d'ascendance française.

Des 2,868 employés qui parlent le français couramment, 2,507 sont dans le Québec. Le personnel employé dans la province de Québec est bilingue à 47.6 p. 100.

M. GRÉGOIRE: Quel est le pour-cent des employés bilingues dans le personnel du Québec?

M. McGREGOR: 47.6 p. 100 sont bilingues.

M. GRÉGOIRE: Ce qui veut dire que le reste, soit 52.4 p. 100 du personnel du Québec, donc la majorité, ne sont pas bilingues?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. RHÉAUME: Y en a-t-il qui ne parlent que le français?

M. McGREGOR: Non. Air-Canada exige que tous les employés parlent l'anglais.

M. GRÉGOIRE: Tous les employés doivent savoir l'anglais?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. GRÉGOIRE: Vous n'exigez pas qu'ils sachent tous parler le français?

M. McGREGOR: Nous exigeons que tous les nouveaux préposés aux cabines parlent aussi le français.

M. GRÉGOIRE: Vous exigez qu'ils parlent les deux langues?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. GRÉGOIRE: Antérieurement, vous exigiez que tous vos employés puissent parler l'anglais mais vous n'exigiez pas qu'ils puissent aussi parler le français.

M. MCGREGOR: Nous avons toujours exigé que nos employés sachent parler l'anglais parce que plusieurs des manuels d'instruction des compagnies ne sont publiés qu'en anglais. Un mécanicien d'atelier qui ne pourrait lire ni comprendre l'anglais ne serait d'aucune utilité.

M. GRÉGOIRE: Il faut donc interpréter les chiffres que vous nous avez donnés à la lumière de cette situation. Ces chiffres se rapportaient à la répartition géographique des employés, lorsque vous avez dit qu'il y en a 4,900 dans le Québec et 2,300 en Ontario. Il s'agissait de leur répartition géographique plutôt que de la proportion de ceux d'entre eux qui sont bilingues.

M. MCGREGOR: En effet. J'ai le nombre de ceux qui sont bilingues, répartis par province. Vous serez sans doute intéressés de porter le tableau suivant au compte rendu:

AIR-CANADA

EMPLOYÉS QUI PARLENT LE FRANÇAIS—AU 30 AVRIL 1963

Province	Personnel total	Parlent français couramment	Sur 100 employés
Colombie-Britannique	539	31	5.7
Alberta	313	8	2.5
Saskatchewan	94	4	4.3
Manitoba	1,720	90	5.2
Ontario	2,262	180	7.9
Québec	5,259	2,507	47.6
Nouveau-Brunswick	126	21	15.9
Nouvelle-Écosse	290	18	6.2
Ile-du-Prince-Édouard	—	—	—
Terre-Neuve	104	9	8.6
	10,707	2,868	26.7

N.B.: Le recensement de la population du Canada, pour 1961, révèle que 12.2 p. 100 des Canadiens et 25.4 p. 100 des Québécois parlent les deux langues officielles, l'anglais et le français.

Dans les provinces de l'Ouest, nous n'avons qu'un petit nombre d'employés et peu d'entre eux sont bilingues. Le Manitoba est la première en importance de ces provinces, avec 1,720 employés, dont 90 sont bilingues, soit 5.2 p. 100.

Est-ce le genre de renseignements que vous désiriez?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. MCGREGOR: Nous avons 2,262 employés en Ontario: 180 sont bilingues, soit 7.9 p. 100. Il y a 5,259 employés dans le Québec, dont 2,507 sont bilingues, soit 47.6 p. 100. Au Nouveau-Brunswick, il y a 126 employés, dont 21 sont bilingues, soit 15.9 p. 100; en Nouvelle-Écosse, nous avons 290 employés, dont 18 sont bilingues, soit 6.2 p. 100. En tout, sur nos 10,707 employés, 2,868 sont bilingues, c'est là le chiffre que je vous ai donné tout à l'heure, soit 26.7 p. 100 de l'ensemble.

M. GRÉGOIRE: En d'autres mots, 74 p. 100 des membres de votre personnel ne peuvent pas dire un mot de français.

M. MCILRAITH: Ce n'est pas du tout ce qu'a dit M. McGregor.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. GRÉGOIRE: 72 p. 100 de vos employés ne parlent pas le français?

M. MCGREGOR: C'est la vérité, pour l'ensemble du personnel au Canada.

M. GRÉGOIRE: Ils ne parlent pas le français?

M. MCGREGOR: C'est cela.

M. HAHN: Monsieur le président, la question que je voudrais poser porte sur un autre sujet, mais j'aimerais la poser maintenant car je ne serai pas ici cet après-midi. Je veux savoir de M. McGregor combien de personnes sont à la cabine de pilotage des divers avions. Si je ne me trompe, il y a un pilote et un co-pilote dans la cabine avant des Viscount et des Vanguard. Combien de pilotes conduisent les DC-8, et combien y en aura-t-il dans le DC-9?

M. MCGREGOR: Nos DC-8 sont pilotés par trois hommes qui, très souvent, ont tous les trois le rang de capitaine.

M. HAHN: Que fait le troisième homme qui n'est pas au tableau de bord? Fait-il office de navigateur?

M. MCGREGOR: Non. Je demanderais à M. Seagrim de compléter ma réponse. Cet homme remplit d'abord les fonctions de technicien de bord.

M. HAHN: Est-ce difficile de trouver des pilotes pour remplir une fonction qui les écarte du pilotage proprement dit?

M. SEAGRIM: Pas nécessairement. Nous avons un système de roulement qui fait que ce n'est pas toujours le même qui remplit les fonctions de technicien de bord.

M. HAHN: Combien de membres d'équipage le DC-9 prendra-t-il?

M. SEAGRIM: Deux.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, pourrions-nous avoir une copie des chiffres qui nous ont été donnés ce matin? Pourrions-nous les avoir avant la séance de cet après-midi?

M. MCGREGOR: Nous pourrons faire faire des copies à midi.

M. RHÉAUME: Ces chiffres nous seront utiles car, faute de les avoir, nous devrons nous fonder sur des suppositions. Quand vous parlez de vos employés bilingues, vous voulez parler de ceux qui savent le français et l'anglais; mais cela ne veut pas dire que les autres savent seulement l'anglais.

M. MCGREGOR: Non. Nous devons nous servir de plusieurs langues. Vingt-cinq de nos employés sont polyglottes. Certains peuvent parler le français et une autre langue européenne autre que l'anglais.

M. GRÉGOIRE: La liste que vous nous avez donnée ne tient pas compte de vos employés qui parlent l'italien ou l'espagnol en plus du français et de l'anglais?

M. MCGREGOR: Non, mais nous avons ces détails dans nos dossiers.

M. GRÉGOIRE: La liste ne tient compte que des deux langues officielles du Canada?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FISHER: J'aimerais savoir si la proportion de vos employés qui parlent le français et l'anglais correspond assez étroitement à la même répartition dans la population: c'est presque la même proportion. Afin de découvrir si Air-Canada a trop tardé à établir un personnel qui puisse parler dans leur propre langue aux gens de langue française, j'aimerais savoir si la société a fait l'analyse des besoins réels, pour répondre aux critiques exprimées à l'égard du manque de personnel parlant français; quelles explications pouvez-vous donner sur les démarches intenses que vous avez entreprises dans ce domaine? Est-ce que la société a mis trop de temps à tenir compte des critiques ou est-ce que la société ne peut appliquer d'autres mesures parce qu'il n'y a qu'un nombre trop petit de personnes parlant le français qui voyagent par Air-Canada?

M. McGREGOR: Les personnes dont la langue maternelle est le français ne montrent pas beaucoup de goût pour les voyages par avion. Je crois que ce fait est attribuable à une tendance naturelle, de la part du Canadien français moyen, à ne pas voyager à l'intérieur du Canada. Peut-être rencontre-t-il quelques difficultés de langage dès qu'il s'éloigne de sa province. A cause de cette tendance de la population canadienne française et à cause d'autres facteurs qui entrent en jeu, le nombre total de nos passagers canadiens-français n'est aucunement en rapport avec la proportion de la population canadienne-française. En conséquence, comme vous l'avez donné à entendre, la société n'a pas fait trop de démarches, du point de vue financier, pour augmenter la proportion des bilingues dans le personnel qui fait affaires avec le public. A mon sens, on ne peut pas dire que notre réaction a été trop lente; je dirais plutôt que nous avons rencontré des difficultés étonnantes en certains domaines lorsque nous avons tâché d'apporter certaines améliorations.

Nous avons fait d'énormes efforts pour intéresser des personnes bilingues, c'est-à-dire dont la langue maternelle est le français, à devenir hôtesses de l'air. Nous avons fait paraître une longue série d'offres d'emploi à cet égard dans les journaux de la province de Québec, mais les résultats ont été très décevants. Alors, nous avons cru que ce moyen n'était pas suffisant, et, pour attirer candidates au rôle d'hôtesse, nous avons fait faire un film des plus attrayants pour la télévision, décrivant la vie de luxe menée par les hôtesses des lignes internationales, qui se trouvent du jour au lendemain dans les rues de Paris. Le tout était très alléchant. Nous étions tellement certains qu'il en résulterait un déluge de demandes d'emploi que nous avons placé deux hôtesses au rez-de-chaussée de la Place Ville-Marie pour recevoir les futures hôtesses qui devaient arriver en foule. Il s'en est présenté quatorze. C'est dans ce sens que notre réaction a été lente; mais ce n'était pas faute d'avoir essayé.

Je reconnais que nos normes sont passablement élevées mais j'estime qu'elles doivent l'être lorsqu'il s'agit du personnel de bord, préposé au service des voyageurs; mais il a été étonnamment difficile de trouver dans la proportion voulue et requise du personnel bilingue pour ce service. Je dois ajouter qu'en conséquence une proportion assez élevée du personnel qui parle français se compose d'Européens dont la langue maternelle est toute autre. Comme beaucoup d'Européens, ces gens parlent à la fois l'anglais et le français mais il s'en trouve parmi eux dont l'anglais est passablement guttural.

M. FISHER: Savez-vous si les autres importantes lignes aériennes du Canada ont fait des efforts pour surmonter cette difficulté particulière?

M. McGREGOR: Je ne suis pas au courant. Je sais, cependant, qu'au moins une ligne américaine prend des mesures énergiques pour surmonter cette difficulté particulière, ce qui réduit nos chances de trouver des employés compétents, je pense.

M. FISHER: J'aimerais savoir s'il y a concurrence?

M. McGREGOR: Oui.

M. FISHER: Entre les lignes aériennes du Canada? D'après ce que vous avez vu, pouvez-vous nous dire si votre programme de formation sur place sera efficace?

M. McGREGOR: Je le crois. Nous avons offert à tous nos employés de payer 75 p. 100 des frais de toute formation bilingue qu'ils chercheraient à obtenir. Nous avons aussi organisé des classes nous-mêmes à la fois pour le personnel de surveillance et d'autres. L'assistance est passablement bonne.

M. FISHER: Le résultat a-t-il été, mettons, relativement heureux ou optimiste?

M. McGREGOR: Vous me demandez d'exprimer une opinion sur l'état d'esprit d'un employé. Je dirais qu'on assiste à ces cours soit par intérêt personnel

parce qu'on estime que ses chances d'avancement seront meilleures si l'on est bilingue, soit en raison d'un réel désir de connaître une autre langue.

M. GRÉGOIRE: Au sujet de votre programme et de vos annonces pour obtenir des hôtesses bilingues, croyez-vous que vous obtiendriez de meilleurs résultats à Toronto?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. En présentant le programme dont je vous ai parlé, notre objet précis était de trouver du personnel bilingue et nous avons mentionné cette condition.

M. GRÉGOIRE: Mais recevez-vous plus de demandes de Toronto?

M. MCGREGOR: Monsieur Seagrim, nous demandons du personnel bilingue à Toronto?

M. SEAGRIM: Oui.

M. GRÉGOIRE: Recevez-vous plus de demandes de Toronto lorsqu'il s'agit d'hôtesses bilingues?

M. SEAGRIM: Nous ne recevons pas plus de demandes d'emploi provenant de personnes bilingues. Mais, dans l'ensemble, le nombre des demandes est plus élevé; cependant, d'un bout à l'autre du pays, nos annonces mentionnent qu'il faut être bilingue.

M. GRÉGOIRE: Ce n'est pas qu'il y ait moins d'hôtesses de l'air qui soient intéressées dans la province de Québec, qu'il y ait moins de jeunes filles qui soient intéressées, mais, lorsque vous demandez des hôtesses bilingues à Montréal, il semble que le nombre des candidates soit moins élevé que lorsque vous demandez des hôtesses non bilingues à Toronto.

M. MCGREGOR: Je crois savoir que nous demandons des personnes bilingues d'un bout à l'autre du pays lorsque nous avons besoin d'hôtesses.

M. GRÉGOIRE: Oui, mais lorsque vous demandez des hôtesses bilingues, c'est de la province de Québec que vous obtenez plus de réponses?

M. SEAGRIM: C'est probablement des villes d'Europe que nous obtenons la réaction la plus favorable.

M. BALCER: Exigez-vous que toutes les nouvelles hôtesses de l'air soient bilingues?

M. MCGREGOR: Oui, nous exigeons cela depuis quelque temps déjà. Nous continuerons de le faire si la chose est possible mais il peut arriver que nous ne parvenions pas à en trouver suffisamment.

M. GRÉGOIRE: Il est alors entendu qu'elles parlent anglais et non pas seulement français?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Cela ne constitue-t-il pas une distinction injuste?

M. MCGREGOR: Bien au contraire. Elles doivent être capables de lire les manuels anglais et 80 p. 100 de nos voyageurs sont de langue anglaise. Donc, si nos efforts échouent et que notre personnel bilingue diminue et, comme vous le savez le roulement est élevé, nous serons obligés d'employer du personnel ne parlant que l'anglais.

M. GRÉGOIRE: Même sur les itinéraires de la province de Québec?

M. MCGREGOR: Nous espérons que les choses n'en viendront pas là.

M. GRÉGOIRE: Il s'en trouve dans la province de Québec.

M. MCGREGOR: Je le sais. Vous me le répétez sans cesse.

M. GRÉGOIRE: Non pas seulement entre Ottawa et Montréal mais aussi entre Québec et Montréal, lorsqu'il y a deux hôtesses. Nous ne nous plaignons pas quand l'une d'elles parle français mais il arrive parfois que ni l'une ni

l'autre ne parle français. Je ne crois pas que ce soit juste, lorsque vous n'en trouvez pas suffisamment qui sont bilingues, d'exiger qu'elles parlent anglais.

M. McGREGOR: Les trois quarts de nos voyageurs sont de langue anglaise. A quoi servirait d'employer une hôtesse qui parle uniquement le français lorsque les trois quarts des voyageurs parlent anglais?

M. GRÉGOIRE: Et si le contraire se produit?

M. McGREGOR: Si jamais cela se produit, nous pourrons, je pense, avoir du personnel qui ne parle que le français, mais cela n'est pas prêt d'arriver.

M. GRÉGOIRE: La chose s'est déjà produite.

M. RIDEOUT: La répartition du personnel se fait-elle par ordre d'ancienneté?

M. McGREGOR: Voulez-vous dire le choix des parcours pour ce qui est du personnel de bord, préposé au service des voyageurs? Oui, monsieur. Je vois que vous voulez que je mentionne ce point à M. Grégoire?

M. RIDEOUT: Oui, que ce n'est pas la faute de la direction. La répartition résulte de négociations avec son organisation.

M. McGREGOR: Par exemple, nous avons une hôtesse polyglotte sur la ligne entre Vancouver-Victoria-Seattle. D'après notre convention avec l'association des hôtesses de l'air, entre autres, celles-ci ont le droit de se porter candidates pour un poste à la base de leur choix. Nous ne pouvons pas leur refuser ce droit sans commencer une guerre. Ainsi, il nous est impossible de concentrer tout notre personnel bilingue à la base de Montréal. Si nous le faisions, nous violerions les conditions du contrat de travail.

M. MUIR (*Lisgar*): Apparemment, il n'y a personne ici qui soit prêt à prendre la parole pour les cinq ou six millions de gens qui ne font pas partie de ces deux groupes ethniques. D'après les questions qu'on pose au sein du Comité, je suis porté à croire que nous cherchons à faire ce que j'appellerais du canadianisme à trait d'union. Tant que nous ne nous éloignerons pas de ce canadianisme, le pays n'atteindra pas sa pleine maturité.

M. BALCER: Je ne suis pas du tout de votre avis.

M. MUIR (*Lisgar*): Si Air-Canada est coupable de distinctions injustes c'est envers les cinq ou six millions de gens qui sont les descendants de peuples parlant une langue différente et de qui l'on exige maintenant qu'ils en apprennent deux autres.

M. McGREGOR: Monsieur Muir, j'espère que vous n'avez pas l'intention de demander à la société de se trouver des hôtesses parlant dix ou douze langues.

M. Seagrim me passe une note que j'aimerais consigner au compte rendu. Toutes les hôtesses embauchées en 1962 sont bilingues.

M. MUIR (*Lisgar*): Je suis certain que M. Rhéaume, par exemple, s'inquiète de ses Esquimaux. Si vous voulez parler de Canadiens selon leur origine, je représente les Canadiens allemands, les Canadiens norvégiens et les Canadiens ukrainiens. Quand abandonnerons-nous des questions aussi sottes?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est presque midi et trente. En avons-nous fini avec la question du personnel?

M. GRÉGOIRE: Non.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un pourrait-il proposer l'ajournement?

M. GRÉGOIRE: Qu'on me permette de proposer que le quorum soit réduit à dix afin que nous ne perdions plus de temps?

M. LLOYD: J'appuie la proposition.

M. GRÉGOIRE: Nous avons perdu trois quarts d'heure ce matin pour cette raison.

Le PRÉSIDENT: M. Grégoire propose, avec l'appui de M. Rock, que le quorum du présent Comité soit réduit de 14 à 12.

M. GRÉGOIRE: A dix.

M. MUIR (*Lisgar*): Le Comité a décidé l'autre jour que le quorum serait de 14. Une des raisons pour lesquelles le Comité ne réussit pas à réunir 14 membres est la tournure qu'a prise l'interrogatoire. Des gens occupés ne viendront pas ici écouter un tas de sottises sur la question de savoir si l'on parle anglais, français ou autre chose.

M. BALCER: Monsieur le président, M. Muir est un de mes bons amis mais, tout de même, je pense . . .

Le PRÉSIDENT: Messieurs, êtes-vous prêts à voter?

Ceux qui sont pour la motion?

Ceux qui sont contre la motion?

La motion est adoptée.

M. FISHER: Je me permets de signaler que la motion n'obtiendra pas le consentement unanime de la Chambre et qu'il est peu probable que la mesure donne quelque résultat en ce moment. Je voulais simplement vous le signaler. Il faut présenter la motion à la Chambre et demander le consentement unanime.

M. RHÉAUME: Le Comité est son propre maître.

Le PRÉSIDENT: La motion ne demande pas le consentement unanime et je n'ai pas l'intention de le demander.

M. FISHER: Il vous faudra demander l'autorisation de la Chambre.

M. MCILRAITH: Non. Vous donnez l'avis de la manière ordinaire.

Le Comité s'ajourne.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le jeudi 5 décembre 1963

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Au moment d'ajourner nous étions à étudier la section portant sur le personnel. Avez-vous d'autres questions à poser?

M. MCGREGOR: Monsieur le président, ce matin on m'a demandé des exemplaires d'un document qui avait été consigné au compte rendu. Il s'intitulait «Employés—Connaissance pratique de la langue française, 30 avril 1963». Je crois qu'on en a fait la distribution et qu'on en a fourni des exemplaires aux sténographes. Ce document se lit comme il suit:

AIR-CANADA

EMPLOYÉS—CONNAISSANCE PRATIQUE DE LA LANGUE FRANÇAISE—30 AVRIL 1963

Province	Nombre total d'employés	Employés parlant français couramment	Pourcentage
Colombie-Britannique	539	31	5.7
Alberta	313	8	2.5
Saskatchewan	94	4	4.3
Manitoba	1,720	90	5.2
Ontario	2,262	180	7.9
Québec	5,259	2,507	47.6
Nouveau-Brunswick	126	21	15.9
Nouvelle-Écosse	290	18	6.2
Île-du-Prince-Édouard	—	—	—
Terre-Neuve	104	9	8.6
	10,707	2,868	26.7

NOTA: D'après les données du recensement de 1961, 12.2 p. 100 de la population du Canada et 25.4 p. 100 de la population du Québec parlent les deux langues officielles, soit l'anglais et le français.

On a aussi posé une autre question ce matin au sujet de la date d'expiration du mandat de certains membres actuels du conseil d'administration. J'ai aussi remis ce document aux sténographes. Il se lit comme il suit:

AIR-CANADA

Conseil d'administration

Nommés par le gouverneur en conseil	Date d'expiration
L'honorable Leslie M. Frost, C.R., L.L.D., Toronto	30 septembre 1966
G. R. Hackett, Vancouver	30 septembre 1964
R. S. Misener, Winnipeg	30 septembre 1965

Élus par les actionnaires

Pour ce qui est des membres du conseil d'administration du National-Canadien assignés au conseil d'administration d'Air-Canada, les mandats de ces personnes à titre de membres du conseil d'administration du National-Canadien prennent fin comme il suit:

R. A. Brown, fils, Calgary	30 septembre 1964
J.-Louis Lévesque, Montréal	30 septembre 1964
H. I. Price, Toronto	30 septembre 1964
W. G. Stewart, C.R., Moncton	30 septembre 1964

Les dates d'expiration de leur mandat sont ordinairement les mêmes que les dates d'expiration de leur mandat à titre de membres du conseil d'administration du National-Canadien. Le cas de M. Gordon est différent, je pense. Son mandat n'est pas de la même durée.

M. GRÉGOIRE: Il est de 18 mois, je pense.

M. MCILRAITH: Je ne me souviens pas au juste de ce que dit la loi mais, quelle que soit la terminologie employée, je crois qu'il est nommé pour une période indéfinie.

M. RHÉAUME: Le premier ministre n'a-t-il pas dit que cette période serait de 18 mois au plus?

M. MCILRAITH: Oui, mais il s'agissait de la période pendant laquelle il demeurerait en fonctions.

M. GRÉGOIRE: M. McGregor a dit que le mandat expirerait en 1964.

M. MCILRAITH: Le 30 septembre 1964.

M. GRÉGOIRE: Oui?

M. MCGREGOR: Il s'agissait de leur mandat comme membres du conseil d'administration du chemin de fer. Ils sont membres du conseil d'administration d'Air-Canada justement parce qu'ils sont membres du conseil d'administration du National-Canadien. On peut donc supposer que si leur mandat à titre de membres du conseil d'administration du National-Canadien expire effectivement, ils cesseraient en même temps d'être membres du conseil d'administration d'Air-Canada.

M. GRÉGOIRE: Le ministre des Transports prendrait-il en considération la nomination de quelques Canadiens français au conseil d'administration à ce moment-là?

M. MCILRAITH: Je crois avoir répondu à cette question ce matin. J'espérais vous avoir donné une réponse satisfaisante quand j'ai mentionné ce que le gouvernement avait fait, et je me suis reporté aux données statistiques que j'ai communiquées à la Chambre des communes à l'égard de mon propre bureau où, sur 16 personnes qui composent mon personnel, 11 d'entre elles parlent le français et l'anglais, une autre parle l'italien et le français et les quatre autres ne parlent que l'anglais.

Le PRÉSIDENT: Passons à la section du personnel.

M. MUIR (*Lisgar*): A quoi attribuez-vous l'augmentation du personnel? Quelle est l'activité depuis un an sur laquelle elle se fonde?

M. MCGREGOR: Y a-t-il eu augmentation? Ah, oui! 1962 sur 1961.

M. MUIR (*Lisgar*): Oui.

M. MCGREGOR: Elle est simplement due à une augmentation du travail.

M. MUIR (*Lisgar*): Est-ce à dire que chaque employé a plus de travail?

M. MCGREGOR: Je m'excuse, vous parlez de rendement.

M. MUIR (*Lisgar*): Oui.

M. MCGREGOR: Je crois que c'est dû à une meilleure surveillance, mais surtout à un outillage plus perfectionné, à l'introduction de dispositifs tel que le *ReserVec* qui réduit sensiblement le travail des réservations. En d'autres termes, c'est l'automatisation. Je suppose que c'est là la réponse.

M. MUIR (*Lisgar*): Avez-vous eu récemment des difficultés ouvrières?

M. MCGREGOR: Oui. Il y a à peine deux semaines, nous avons eu l'impression que nous serions aux prises avec une grève de l'Association internationale des machinistes, mais je suis heureux de pouvoir dire que, depuis lors, la situation s'est aplanie sous réserve de confirmation par les membres. Je compte être mis au courant de cette confirmation ce soir ou demain.

M. MUIR (*Lisgar*): Avez-vous eu d'autres grèves auxquelles étaient mêlés des pilotes ou des préposés à l'entretien ou des employés d'autres catégories?

M. MCGREGOR: Non, nous n'avons jamais eu de grèves. Nous avons eu ce que j'appellerais un manque temporaire d'enthousiasme au travail chez les préposées aux cabines, c'est-à-dire les hôtesses.

M. MUIR (*Lisgar*): En somme, vos relations ouvrières ont été assez satisfaisantes?

M. MCGREGOR: Je crois que 26 ans sans grève constituent une réponse affirmative.

M. BALCER: Quel traitement vos hôtesses reçoivent-elles? Sont-elles payées à l'heure?

M. MCGREGOR: Non, elles sont payées au mois. Le traitement varie selon le genre de route qu'elles parcourent, leur rang et d'autres considérations. Je crois pouvoir vous procurer des chiffres à cet égard.

M. BALCER: En supposant que leur traitement va de $350 à $500 par mois, la différence du traitement dépendrait des routes?

M. MCGREGOR: Ce n'est pas pour ce motif que le recrutement est difficile.

M. GRÉGOIRE: Je pose cette question, afin d'élucider deux déclarations que vous avez faites à la fin de la séance ce matin. D'abord vous avez dit que toutes les hôtesses avaient la même chance puis, un peu plus tard, vous avez dit que vous exigiez que toutes les hôtesses parlent l'anglais mais pas nécessairement le français.

M. MCGREGOR: J'ai dit que tout le personnel volant maintenant recruté doit être bilingue.

M. GRÉGOIRE: Alors vous n'engagez plus de personnes qui ne sont pas bilingues?

M. MCGREGOR: C'est bien cela. Selon mes renseignements, nous n'avons pas engagé en 1962 d'hôtesses qui n'étaient pas bilingues.

M. GRÉGOIRE: C'était donc alors votre ligne de conduite. Maintenant vous offrez un traitement équitable, mais auparavant il ne l'était pas tout à fait.

M. MCGREGOR: Je n'en sais rien. Nous exploitons bien des lignes où nous n'entendons jamais un passager parler le français.

M. GRÉGOIRE: Il arrive quelquefois que les gens ne portent pas plainte.

M. MCGREGOR: C'est possible.

M. GRÉGOIRE: En effet, mais je puis vous montrer des tas de lettres que M. Caouette et moi avons reçues et où l'on donne des faits. Il n'en reste pas moins vrai que les deux langues sont officielles, surtout pour les employés qui traitent avec le public.

M. FISHER: Puis-je demander à M. Grégoire de déposer ces lettres sur le bureau. J'ai en main un article publié dans *La Presse* d'aujourd'hui et qui a pour titre «Un joyeux farceur M. Gordon McGregor». Il porte la signature d'un journaliste réputé, M. Géarrd Pelletier. A mon avis, l'article est rempli d'âneries et n'est qu'une vilaine interprétation des dépositions que nous avons entendues au comité. Je crois que le genre de questions que pose M. Grégoire est un encouragement à cela. J'estime que nous devrions suivre le conseil que M. Muir a formulé ce matin et régler de quelque façon équitable toute cette question des rapports entre la société Air-Canada, la culture canadienne-française, les Canadiens français et le reste. J'en ai marre de toute cette affaire.

M. RHÉAUME: Il y aurait plusieurs catégories de personnes qui ne seraient pas refusées par Air-Canada, même si elles ne parlaient qu'une seule des deux langues officielles, même si elles ne parlaient que l'anglais?

M. MCGREGOR: En effet, dans le génie et autres disciplines semblables.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser au sujet du personnel?

M. GRÉGOIRE: J'en ai une autre. M. McGregor a mentionné ce matin certaines personnes occupant les postes de surveillants ou directeurs régionaux. Combien d'employés avez-vous à ce niveau de la surveillance?

M. MCGREGOR: J'ai fourni une double liste ce matin. La première comprend en somme la liste que vous avez reçue l'an dernier et la seconde en deuxième page, comprend de nouveaux emplois de surveillants qui ont été entièrement remplis par des personnes parlant le français, depuis notre dernière séance, il y a environ un an.

M. GRÉGOIRE: Combien d'employés comptez-vous au Canada, qui occupent ce niveau d'emploi, je parle des surveillants?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question. Il faudrait faire des recherches.

M. GRÉGOIRE: Quel est le pourcentage des employés canadiens français à ce niveau?

M. MCGREGOR: Je comprends bien la question, mais je ne crois pas avoir le renseignement demandé. Je puis, toutefois, essayer de vous l'obtenir. Je veux préciser une chose: c'est qu'en parcourant la liste des candidats pour un emploi de surveillant, nous nous en tenons, en somme, à son nom pour déterminer sa langue maternelle. Nous ne l'interrogeons pas pour savoir s'il parle le français, l'anglais ou les deux langues.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais dire un mot sur la remarque que M. Fisher vient de faire. Je comprends qu'il peut trouver ennuyeux d'écouter toutes ces questions, mais j'aimerais qu'il admette que parfois les députés s'étendent sur des sujets qui ne nous intéressent pas, mais nous leur accordons ce droit. Ainsi, les députés de l'Ouest peuvent parler du blé sans que nous intervenions. Nous comprenons leur point de vue et nous savons qu'ils veulent l'exprimer. J'aimerais que M. Fisher ait autant de largeur de vues à propos de ce problème et qu'on nous permette d'obtenir les explications que nous demandons.

Le PRÉSIDENT: Pour ma part, je crois que les membres du comité se sont montrés justes et honnêtes. Mais il me semble aussi qu'il y aurait moyen d'éviter beaucoup de ces choses si vous posiez simplement vos questions sans émettre autant d'opinions, à moins que celles-ci ne se rattachent à vos questions.

M. GRÉGOIRE: Je vous félicite de votre esprit de justice. Je voulais seulement rectifier les propos de M. Fisher.

M. LLOYD: J'ai une question à poser au sujet du personnel. Puis-je dire à M. McGregor sans la moindre critique que je cherche à avoir une idée juste de la façon dont il administre son exploitation. C'est ce qui nous intéresse au premier chef, et j'ai toute la patience du monde pour suivre une discussion tendant à montrer qu'il n'y a pas de pratique injuste par accident ou de propos délibéré. Quand on voit, dans une liste de noms, qu'il n'y a aucun nom canadien-français dans les rangs plus élevés, il y a lieu à première vue, surtout en face de leur proportion dans la population, de penser que cela peut engendrer de l'étonnement. Par ailleurs, parmi les nombreux employés qui ne sont pas des Canadiens français, il y en a plusieurs qui aimeraient recevoir quelque assurance de votre échelle d'avancement ou d'embauchage du personnel et ils ne se fendront pas en quatre pour travailler contre leurs intérêts. Pouvez-vous nous donner quelques renseignements à ce sujet?

M. MCGREGOR: Je crois être en mesure de le faire. Je crois avoir dit ce matin que la société désire accroître le bilinguisme dans ses cadres et, avec le temps, elle travaillera dans ce sens, mais si je vise à remplir notre premier objectif, qui est de placer le meilleur homme possible dans chaque emploi, je crois avoir juridiquement raison.

M. LLOYD: En partant des derniers échelons, à mesure que les employés s'instruisent et prennent de l'expérience, vous obtenez peu à peu des gens aptes à l'avancement. Mais certaines des difficultés résident dans le problème que vous avez mentionné vous-même, et il vous faut empêcher qu'on établisse des distinctions de couleur, de race et de religion dans votre société. Personne ne peut vous en demander davantage quand vous faites progresser cet organisme.

M. MCGREGOR: Je puis vous assurer qu'à aucun niveau de la société, on ne fait volontairement de distinctions injustes. Peut-être que durant les deux premières années, après l'établissement de la société, il n'a pas été question de bilinguisme pour ainsi dire, mais nous nous sommes éloignés de cette tendance et nous avons atteint le pourcentage élevé que j'ai mentionné ce matin. J'aimerais faire un retour en arrière sur cette question fondamentale et répéter ce que renferme la loi instituant la société d'Air-Canada: les trois articles principaux appuient sur l'obligation pour la société de mettre sur pied une exploitation efficace. Je crois pouvoir vous fournir la référence au besoin, mais elle se trouve dans des instructions qui remontent au début de la société. Je parle de cette exigence d'une exploitation efficace qui est répétée dans le contrat d'Air-Canada; ce contrat lie la société et le gouvernement. C'est là notre premier objectif sur toute la ligne. Je ne vois pas qu'en augmentant le bilinguisme on nuise à l'efficacité. Ce n'est pas là que se trouve la réponse. Cependant, nous nous efforcerons d'empêcher cela. En tout cas, si nous pouvons l'éviter nous le ferons. Je tiens à signaler que la loi de notre pays stipule que la société devra fonctionner avec toute la compétence que la direction pourra atteindre et c'est là notre but premier.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous terminé l'interrogatoire touchant le personnel? Quelqu'un proposerait-il l'adoption de cette section?

M. GRÉGOIRE: Relativement à vos employés dans vos bureaux de New-York, ou d'ailleurs, sont-ils des Canadiens?

M. MCGREGOR: Dans certains cas, le surveillant en chef l'est, mais la plupart des employés subalternes sont ces citoyens américains.

M. GRÉGOIRE: C'est en somme la même chose qui se produit dans les autres sociétés qui ont des bureaux à Montréal, par exemple les *Eastern Air Lines*. Cette société emploie-t-elle des citoyens canadiens?

M. McGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Elles emploient les gens qui habitent l'endroit?

M. McGREGOR: Oui, les gens qui y demeurent, elles les emploient.

M. CHRÉTIEN: Croyez-vous qu'entre deux personnes possédant les titres et qualités ordinaires, l'une étant bilingue et l'autre ne l'étant pas, le bilingue est plus compétent que l'autre?

M. McGREGOR: Je ne saurais dire s'il est plus compétent, mais il est plus utile à Air-Canada.

M. CHRÉTIEN: Alors c'est lui qui obtiendra l'emploi?

M. McGREGOR: Oui, s'il y a équivalence.

Le PRÉSIDENT: La section est-elle adoptée?

La motion est adoptée, sur la proposition de M. Mitchell, appuyée par M. Rock.

Nous passons maintenant à la dernière section qui a déjà été assez bien étudiée durant les discussions, notamment les «perspectives». Devons-nous en discuter davantage? M. McGregor désire-t-il émettre une opinion à l'égard des «perspectives»?

M. McGREGOR: Je me plierai au désir du comité. Comme vous l'avez dit, cette section a déjà été étudiée en détail durant les séances antérieures, et, de plus, ces «perspectives» sont presque choses du passé vu que nous en sommes au onzième mois de l'année qui faisait l'objet des prévisions au moment où ce rapport a été rédigé. Je ne vois rien dans la situation commerciale en général des onze mois révolus en 1963 qui soit bien différent des prévisions ici indiquées. Les livraisons d'avions se sont faites selon les prévisions, la croissance du trafic, je le mentionne avec plaisir, a été un peu supérieure à ce qu'on avait prévu. Les dépenses d'entretien par unité ont baissé, ce qui m'a réjoui et étonné, car en me fiant aux chiffres de 1961-1962, je ne croyais pas que ce fût possible. Comme je l'ai signalé à une séance précédente, même si je n'ai pas encore les résultats nets pour novembre—j'ai le montant des recettes, mais pas les résultats—je prévois avec assurance que notre exploitation en 1963 ne se soldera pas par un déficit.

M. GRÉGOIRE: Je désire poser quelques questions que je n'ai pu rattacher à d'autres sujets, mais qui pourraient se rapporter aux perspectives générales de la société. Lorsque vous accordez un contrat d'approvisionnements de bouche pour les repas, invitez-vous toujours des soumissions?

M. McGREGOR: Cela dépend totalement de la nature de l'achat. Dans le cas de fournitures générales touchant un article en particulier, par exemple, les rubans de machines à écrire ou autres articles du même genre, nous invitons toujours les soumissions. Mais s'il s'agit d'une installation radiophonique spéciale, nous ne le faisons pas. Nos techniciens font un estimé des diverses marques sur le marché et nous indiquent le fabricant qu'ils ont choisi. Le département des achats négocie ensuite l'achat le plus avantageux qu'il peut faire, y compris les garanties et autres détails portant sur le produit en question. Tout ce qui entre dans les fournitures générales, une denrée que n'importe qui pourrait acheter, est assujéti à des soumissions concurrentielles, particulièrement le carburant.

M. GRÉGOIRE: Que faites-vous à l'égard des repas et des aliments servis à bord des avions?

M. McGREGOR: Nous louons les services d'un fournisseur. Autrement dit, nous payons pour le service, les repas préparés étant livrés à bord. Nous ne nous occupons pas d'ordinaire d'acheter directement des approvisionnements de bouche sur le marché.

M. GRÉGOIRE: Vous demandez des soumissions à cet égard?

M. McGREGOR: Pour le fournisseur? Je ne me souviens pas qu'on ait changé de pourvoyeur au cours des dernières années.

M. GRÉGOIRE: Habituellement, faites-vous appel à divers pourvoyeurs de plusieurs villes, ou aux pourvoyeurs d'une seule ville?

M. McGREGOR: Nous avons des pourvoyeurs sur tout le réseau. Les repas viennent de Montréal, d'Halifax, de Winnipeg, de Vancouver et de divers endroits des Antilles. Il est arrivé une ou deux fois qu'on ait changé de pourvoyeur antillais.

M. GRÉGOIRE: Air-Canada a-t-il recours à une agence pour sa publicité?

M. McGREGOR: Nous avons recours à cinq agences.

M. GRÉGOIRE: Peut-on savoir qui elles sont?

M. McGREGOR: Je crois que déjà, il y a longtemps, nous n'en avions qu'une, c'était Foster, au Canada. A présent, notre publicité au pays est assurée par Foster et par Cockfield Brown. Une autre agence canadienne, Stanfield Johnson et Hill, nous fournit les étalages de vitrines, les maquettes d'avions, et d'autre matériel publicitaire du genre. Aux États-Unis, McCann-Erickson s'occupe de notre publicité, et en Europe, Mather et Crowther, du Royaume-Uni.

M. GRÉGOIRE: L'une de ces agences est-elle de choix récent?

M. McGREGOR: Oui. Nous n'avons choisi Cockfield Brown que cette année.

M. GRÉGOIRE: En 1962?

M. McGREGOR: Avant les élections.

M. GRÉGOIRE: Vous feriez un bon homme politique, monsieur McGregor. N'avez-vous jamais songé à choisir une agence de publicité canadienne-française sur les cinq?

M. McGREGOR: Je ne saurais dire si nous y avons déjà songé. Il y a environ quatre ans, nous avons entrepris l'étude de toutes les agences de quelque importance au Canada. Nous leur avions soumis un questionnaire volumineux; leurs représentants sont venus nous voir et nous ont présenté des exposés. Au nombre des agences concurrentes se trouvaient une ou deux agences de publicité canadiennes-françaises.

M. GRÉGOIRE: Ni l'une ni l'autre n'a été choisie?

M. McGREGOR: Non.

M. GRÉGOIRE: On a fait une enquête là-dessus, je pense?

M. McGREGOR: Une enquête retentissante.

M. RHÉAUME: Monsieur McGregor, je remarque un paragraphe où vous dites que le S.S.T. est tellement loin de sa réalisation que la Société n'y songe même pas pour le moment. Votre attitude suit-elle à cet égard les programmes adoptés par les autres grandes lignes aériennes internationales? En fait, les autres lignes aériennes ont-elles déjà examiné le S.S.T. de près?

M. McGREGOR: Oui, certaines grandes compagnies l'ont fait: Air-France, la B.O.A.C. et la Panaméricaine ont toutes retenu une place dans la liste de livraison du Concord. Ces lignes se partageront également les premiers avions à être construits la première année, soit dix-huit, ce qui veut dire qu'elles en auront chacun six. Quand trois avions auront été fabriqués, chacune en aura un, et ainsi de suite. De plus—et je dois dire que j'en ai été quelque peu étonné—toutes les grandes lignes aériennes ont reçu une lettre en provenance d'un organisme américain qui invite chacune d'elles à lui envoyer un chèque de $100,000 moyennant quoi on achète le droit de figurer dans la liste de livraison d'un appareil américain supersonique non encore conçu, et dont les plans ne sont pas encore faits. Nous n'en connaissons pas même le nombre de machs ou la vitesse qu'il pourra atteindre; nous n'avons donc pas envoyé les $100,000.

M. RHÉAUME: Donc, vous n'avez pas changé d'attitude à l'égard du S.S.T.? Air-Canada ne s'en préoccupe pas pour le moment?

M. MCGREGOR: Je puis vous dire que cet appareil ne sera pas prêt avant quelque neuf années.

M. GRÉGOIRE: Envisagez-vous que viendra le temps où un service d'hélicoptères transportera les voyageurs entre l'aéroport et le centre des villes?

M. MCGREGOR: On me pose toujours cette question-là, monsieur Grégoire, et je réponds toujours de la même manière: à l'heure actuelle (bien que ce coût sera réduit avec les années), les frais d'exploitation des hélicoptères par voyageur, au mille, sont tellement élevés qu'ils exigent des frais de passage très élevés, sauf dans des circonstances exceptionnelles; voilà pourquoi on n'en envisage pas l'utilisation. Comme vous le savez, des hélicoptères font le service entre les trois grands aéroports de Manhattan depuis ces quelques dernières années. Sauf erreur, ces hélicoptères peuvent se poser au centre même de Manhattan. L'autre jour, justement, on a dû atterrir d'urgence sur un toit. Or, c'est le service aérien commercial le plus subventionné au monde. Financièrement parlant, ce n'est pas avantageux. Il y a une compagnie qui a demandé le droit de faire le service entre Dorval et le centre de Montréal, et elle l'a obtenu. Mais je ne crois pas qu'elle ait jamais assuré le service de façon régulière. La chose n'est pas impossible, mais je ne crois pas que ce soit un service dans lequel devrait s'engager une société ordinaire de transport aérien, à horaires déterminés.

M. PUGH: Pourriez-vous nous dire, monsieur McGregor, combien de temps on épargnerait pour se rendre de Dorval jusqu'au centre de Montréal si on avait des hélicoptères?

M. MCGREGOR: Disons qu'à partir de l'hôtel jusqu'à Dorval, on peut mettre quarante minutes en voiture à un moment de la journée qui n'est pas trop encombré—et beaucoup plus longtemps aux heures de pointe—tandis que l'hélicoptère ferait le même parcours en huit ou neuf minutes.

M. GRÉGOIRE: Vos employés bénéficient-ils d'un programme conjoint d'assurance?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous demandé des soumissions pour cette assurance?

M. MCGREGOR: C'est une assurance-groupe. Elle fonctionnait déjà quand je suis entré au service d'Air-Canada. Il s'agissait de la *Great West Life Insurance Company*, et je supose qu'on avait choisi cette compagnie parce que son siège social se trouvait à Winnipeg. A plusieurs reprises, nous avons étudié la possibilité de choisir une compagnie dont les conditions seraient financièrement plus avantageuses, mais nous n'avons pas encore trouvé mieux.

M. RHÉAUME: Air-Canada envisage-t-il d'abandonner les faibles parcours au Canada, les lignes d'embranchement, pour ainsi dire, comme les parcours côtiers, et les lignes Pacific Western et Trans-Air?

M. MCGREGOR: Je dois avouer que nos sentiments sont partagés quant à ces services. Comme je l'ai déjà dit au Comité, nous savons qu'il n'est guère possible (et vraisemblablement tout à fait impossible) de les faire contribuer aux recettes de la société. Par contre, nous estimons que les autres lignes aériennes ne sont guère attirées vers ce genre de service, les transporteurs régionaux moins que les autres, et que, par conséquent, il revenait à une société d'État d'offrir ces services. Nous continuons de le faire bien que nous nous rendions parfaitement compte qu'il est impossible d'en faire des opérations profitables. Mais il y a d'autres facteurs qu'il faut considérer. Un grand nombre de ces envolées fournissent des passagers à nos lignes principales, et conséquemment, nous soutenons un service qui amène des passagers aux principaux points d'embranchement de la ligne principale. Nous n'avons pas cher-

ché à éliminer ces parcours, sauf pour ce qui est du fameux parcours des Prairies, avec arrêt un peu partout, dans des aéroports dont les dimensions et l'état du terrain n'étaient plus capables d'accommoder le plus petit des appareils que nous étions à la veille d'ajouter à notre flotte, je veux parler du Viscount.

M. MITCHELL: Le temps est venu où je dois poser ma question annuelle: A-t-on de nouveau étudié la possibilité de faire un arrêt à Sudbury sur le parcours est-ouest: Montréal-Toronto-Winnipeg, afin que nous n'ayons pas à passer par le sud pour aller vers l'Est ou vers l'Ouest?

M. MCGREGOR: La dernière fois que nous avons étudié la question, nous en avons scruté tous les aspects soigneusement. Atterrir à un endroit qu'on survole normalement coûte plus cher qu'on est porté à le croire. Cependant, je n'exclus pas la possibilité d'un tel arrêt. Je vous concède qu'on pourrait accommoder ainsi un certain nombre de passagers, pas très nombreux toutefois, si les avions arrêtaient à Sudbury.

M. MITCHELL: Y a-t-il l'outillage nécessaire à la piste d'envol pour suffire à la plus grande part de ce trafic aérien?

M. MCGREGOR: Oui.

M. RHÉAUME: Je n'avais pas fini mes questions. Du pur point de vue financier, faisant abstraction des obligations que vous jugez avoir à l'égard de ces régions, la société répugnerait-elle à abandonner ces parcours si peu profitables?

M. MCGREGOR: Oui, car il en résulterait un pénible rétrécissement de notre personnel global et nous perdrions ainsi probablement des gens qui ont rendu de longs et fidèles services à la société pendant de longues années.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous avons fait un bon examen de ce rapport. Quelqu'un veut-il présenter une motion en vue de l'adoption du rapport?

M. GRÉGOIRE: Avant de clore la séance, permettez-moi de dire que j'ai lu l'éditorial de *La Presse* qu'avait mentionné M. Fisher. Comme j'avais été présent à la séance du Comité dont il s'agit, je déclare que cet éditorial n'est pas conforme à la vérité et ne correspond pas à ce qui a été dit ici. Voilà mon opinion et je veux qu'on le sache officiellement.

Le PRÉSIDENT: Vous vous dissociez des idées qui y sont exprimées?

M. GRÉGOIRE: A mon sens, cet éditorial exagère les choses.

M. NUGENT: Permettez-moi une question. Monsieur McGregor, je suppose qu'on a presque terminé l'étude des problèmes de la circulation aérienne entre Winnipeg et Ottawa. Je suis du nombre de ceux qui doivent constamment partir de l'Ouest pour venir à Ottawa. Y a-t-il une possibilité, même lointaine, qu'on établisse un jour un service de Winnipeg à Ottawa pour éliminer la nécessité de passer par Toronto?

M. MCGREGOR: J'ai touché cette question déjà, mais vous étiez absent à ce moment-là. Nous étudions soigneusement tous nos parcours dans l'intention d'établir un service direct lorsque le trafic est assez intense entre deux points. Ce qui va d'abord se passer, vraisemblablement, c'est qu'il y aura suffisamment de voyageurs en été et pas assez en hiver. Donc, au début, il faudra donner ce service en été, revenir au système de correspondance en hiver, à cause de la baisse du trafic-voyageurs. L'année suivante, nous offrirons le service durant toute l'année. Voilà comment, dans le passé, nos services se sont établis. C'est devenu une tradition.

M. PUGH: Avec l'avènement du nouveau DC-9, le parcours direct à partir de Montréal vers l'Ouest, jusqu'à Winnipeg, sera raisonnablement efficace.

M. MCGREGOR: Et très pratique.

M. LLOYD: Je propose l'adoption du rapport.

Le PRÉSIDENT: On propose l'adoption du rapport.

Le rapport est accepté.

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant au budget des immobilisations.

AIR-CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—1963

(En milliers de dollars)

EMPLOI DES FONDS:	
Immeubles et matériel (détail ci-joint)	$ 32,000
Augmentation des matériaux et fournitures	5,650
	$ 37,650
SOURCE DES FONDS:	
Recettes d'exploitations de 1963, vente d'avions, et ainsi de suite	29,650
FONDS FOURNIS PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX	$ 8,000

REMARQUE: Si on autorise Air-Canada à prendre de nouveaux engagements aux Antilles, en 1963, la Société aura besoin de plus de capital. Au temps où le présent budget est préparé, toutefois, cette possibilité est trop imprécise pour qu'on en fasse un poste distinct du budget. Si, au cours de l'année 1963, la nécessité d'assurer ce service s'impose, la Société présentera des prévisions budgétaires supplémentaires en conséquence.

AIR-CANADA

BUDGET DES IMMEUBLES ET DU MATÉRIEL—1963

	Dépenses de 1963		
	Projets proposés dans le budget de 1963	Projets autorisés avant 1963	Total*
	(000)	(000)	(000)
Avions et parties constituantes			
Avions	$ 2,000**	$ 21,495	$ 23,945
Projets d'amélioration	460	1,120	1,580
Moteurs de rechange	—	1,635	1,635
Total	$ 2,460	$ 24,700	$ 27,160
Installations au sol et parties constituantes			
Services des vols	720	350	1,070
Entretien et revision	600	340	940
Fournitures de bureau (opérations commerciales et service des passagers)	380	275	655
Divers	495	725	1,220
Total	$ 2,195	$ 1,690	$ 3,885
Immeubles et améliorations	$ 155	$ 500	$ 655
Fonds pour frais imprévus	$ 300	$ —	$ 300
Total—Immeubles et matériel	$ 5,110	$ 26,890	$ 32,000

* Les dépenses relatives à chacun des postes ci-dessus peuvent dépasser d'au plus 10 p. 100 le montant indiqué sans qu'il soit nécessaire de recourir à une autorisation supplémentaire, à condition que la totalité des dépenses à l'égard desdits postes ne dépasse pas $32,000,000.

**Paiements initiaux à l'égard des avions additionnels dont on aura besoin en 1965 et 1966 pour compléter la flotte actuelle.

Les dépenses des années subséquentes, à cause d'engagements contractés en vertu du budget de 1963 et des budgets antérieurs, sont ainsi qu'il suit:

	1964	1965	1966	Total
Un long-courrier à réaction	$ 5,945			$ 5,945
Autres avions	4,785	$ 11,175	$ 11,040	27,000
	$ 10,730	$ 11,175	$ 11,040	$ 32,945

M. McGREGOR: En dépit des diverses appellations utilisées depuis plusieurs années sur ces documents, le budget des immobilisations n'est autre que l'établissement de l'ensemble des immobilisations prévues pour les besoins de l'année à l'étude, réparti sur les deux principaux postes couverts par ce budget, tandis que la source des fonds est la source où nous nous proposons de trouver les capitaux nécessaires. Nous trouvons à la page 2 le budget prévu pour les immeubles et le matériel. Il consiste en une ventilation plus détaillée des différents éléments constituants dont l'ensemble a servi à l'élaboration du montant total des dépenses envisagées. Vous constaterez qu'au bas de la page figurent les immobilisations prévues pour les dépenses de l'année prochaine sous le titre de «Budget prévu pour les immeubles et matériel». Les chiffres de ce poste découlent de l'approbation du budget proposé pour l'année en cours, soit dans le cas présent, celui de l'année 1963. Nous ne prétendons d'aucune manière apporter des solutions faciles et affirmer par exemple qu'à condition que nous soyons autorisés à dépenser cinq millions pour l'année en cours, nous nous en tirons parfaitement, alors qu'en réalité cette alternative impliquerait une dépense additionnelle de trois fois la valeur de ces cinq millions au cours des années suivantes. Notre budget couvre jusqu'à 1966.

M. LLOYD: J'en conclus que l'essence de nos discussions est matérialisé par ces chiffres sous forme de répartition des dépenses budgétaires. Ce budget a-t-il d'autre part passé par toute la filière gouvernementale?

M. McGREGOR: Oui, et M. Fisher a soulevé une question qui s'y ratache au début de nos discussions. Personnellement, je n'ai jamais très bien saisi la technique de l'opération, mais en fait, ce que nous avons à examiner en ce moment est le budget prévu pour 1963. Ce budget a été soumis au gouvernement et au ministre des Transports. Ce dernier l'a passé au ministre des Finances en décembre 1962; il a été approuvé par décret ministériel en février 1963 et, à l'heure actuelle, il est pratiquement dépensé. Normalement, cet intervalle additionnel n'aurait pas dû se produire. Depuis bien des années, il était d'usage de faire siéger en avril le comité pour l'étude du rapport annuel de l'année précédente; une fois, la session eut lieu en mars et ce fut une année mémorable. De la sorte, l'affaire du budget n'a généralement pas le caractère rétrospectif qu'elle a cette année.

M. LLOYD: Ce dernier budget a donc déjà été étudié et approuvé. Ne vous a-t-il pas fallu une approbation pour aller de l'avant?

M. McGREGOR: Je peux vous donner le numéro du décret du conseil.

M. LLOYD: Je suis parfaitement disposé à proposer l'approbation du «Budget des immobilisations».

M. PUGH: Un instant, je vous prie, j'ai une autre question à poser. Votre prévision de 27 millions de dollars pour les avions supplémentaires est-elle destinée aux DC-9?

M. McGREGOR: Oui, et elle inclut aussi les paiements par versements successifs que nous comptons faire sur les avions que nous avions commandés dans le cadre des «Budgets des immobilisations» précédents. Dans cette catégorie, nous classons le DC-8 qui sera livré en avril.

M. PUGH: Et cela représente $5,900,000 n'est-ce pas? Le total est de 32 millions. Sont-ils tous réunis sous ce poste?

M. McGREGOR: On en a fait le calcul séparément parce qu'il s'agit de paiements à long terme.

M. PUGH: Sous quel poste fera-t-on figurer le DC-8 qui s'est écrasé l'autre jour?

M. McGREGOR: Mon comité de direction en décidera à sa prochaine réunion.

M. PUGH: Et l'avion qui s'est écrasé en Angleterre, près de l'aéroport de Londres? Sauf erreur, les dommages s'élèveraient à environ 2 millions de dollars. Comment va-t-on régler cette affaire?

M. MCGREGOR: J'espère que cette prévision est exacte.

M. PUGH: Mais je croyais que c'était là votre chiffre.

M. MCGREGOR: Oui, je crois que le chiffre fourni est aussi bas. Je n'ai pas encore reçu l'estimation, mais d'après l'examen des clichés de l'avion, je ne puis qu'espérer que votre chiffre soit exact mais je crois qu'il ne soit optimiste. Pour régler cette affaire, nous puiserons selon toute vraisemblance, dans notre fonds de réserve d'assurance. Ce dernier est de l'ordre de $9,800,000.

M. PUGH: Quel en sera l'effet sur votre fonds de réserve d'assurance?

M. MCGREGOR: Le montant total des frais de réparation éventuels sera déduit de ce fonds de réserve.

M. PUGH: N'y a-t-il pas lieu de prévoir d'autres déductions à votre fonds de réserve. Autrement dit, vous espérez ne pas encourir d'autre accident. Au cas où vous dépasseriez le montant total de votre fonds de réserve d'assurance, d'où viendraient les capitaux nécessaires?

M. MCGREGOR: C'est du capital d'immobilisation en effet qu'ils seraient prélevés. Nous touchons là à un aspect historique de la question. Lorsque le gouvernement a approuvé le système d'auto-assurance, il a pris un engagement selon lequel il est établi que, si le fonds de réserve de la compagnie venait à s'épuiser par suite de pertes financières dues à des catastrophes, c'est le gouvernement lui-même qui rétablirait la caisse à la condition que la compagnie s'empresse de rétablir la liquidité du fonds par des versements.

M. PUGH: Voulez-vous dire par là qu'il faudrait augmenter les montants versés au fonds d'assurance?

M. MCGREGOR: Je pense qu'il le faudrait, en effet. En 1962-1963, le montant des versements au fonds serait de l'ordre de $900,000 par an.

M. PUGH: Je ne pense pas que ces deux accidents suffiront à épuiser le fonds, mais pour consolider ce dernier, ne devrions-nous pas augmenter le montant des versements dès à présent?

M. MCGREGOR: En effet. Le Conseil d'administration a convenu que la compagnie devrait porter le fonds d'assurance à $10,000,000 pour autant que ce relèvement ne la mette pas dans une position déficitaire, ce qui obligerait le gouvernement à combler le déficit et en réalité à payer le fonds de réserve d'assurance.

M. MUIR (*Lisgar*): Ceci reviendrait donc à 3 millions environ, dont $90,000 pourraient être considérés comme le montant que vous versez à votre fonds d'assurance.

M. MCGREGOR: Pour 1962, oui.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il appuyer la motion de M. Lloyd?

H. PUGH: Je l'appuie.

Le PRÉSIDENT: La motion est appuyée par M. Pugh.

La motion est approuvée.

Nous arrivons maintenant au rapport de l'auditeur. Si monsieur de Lalanne voulait s'approcher.

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez le texte de ce rapport en page 23. M. de Lalanne est ici. Avez-vous des questions à lui poser à ce sujet?

M. FISHER: Monsieur de Lalanne, avez-vous accompli ce travail vous-même ou vous en êtes-vous dégagé par contrat à d'autres comptables?

M. J. A. DE LALANNE (*Expert-comptable*): Comme les années précédentes, le budget a été préparé par mes associés de la *McDonald Curry and Company.*

M. FISHER: Vous a-t-on retenu pour faire ce travail l'an prochain, soit pour le rapport annuel de 1963?

M. DE LALANNE: Non, mon engagement prend fin après le budget de l'année 1962.

M. GRÉGOIRE: Combien de temps vous faut-il pour procéder à ce genre de vérification?

M. DE LALANNE: C'est en quelque sorte le travail de toute une année et il requiert l'aide de beaucoup d'employés et à de nombreux endroits.

M. GRÉGOIRE: Est-ce un travail à l'année longue?

M. DE LALANNE: Oui. Le rapport consiste en un ensemble de notes explicatives. La note officielle, sous le statut de «Loi sur l'administration financière», nous invite à soumettre au comité un rapport conforme, comme le font toutes les compagnies de la Couronne. Ce rapport contient des renseignements officiels et il n'est pas facile de savoir ce qu'il faut y faire figurer. Les notes explicatives dont il se compose pourraient vous intéresser.

M. LLOYD: Je propose l'adoption du rapport du vérificateur.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ceci termine notre interrogatoire d'Air-Canada et je désire remercier M. McGregor, M. de Lalanne et les membres du personnel. J'estime qu'ils nous ont été très utiles et qu'ils nous ont donné leur entière collaboration. S'il faut faire des compliments, je suis heureux que ce privilège me revienne afin de les adresser aux membres de ce comité avec lesquels mes rapports ont été excellents.

Nous n'aurons pas de séance ce soir et je me demande si je ne pourrais pas convoquer ce soir une réunion du sous-comité directeur. Cela vous conviendrait-il, monsieur Fisher?

M. FISHER: Pourquoi ne pas nous réunir demain?

Le PRÉSIDENT: Toute la question est de prendre une décision quant à la date des prochaines réunions. C'est ce qui importe le plus. Je ne crois pas que l'étude du rapport des Chemins de fer Nationaux du Canada nous prenne beaucoup de temps, bien que je sois très disposé à m'y consacrer vu qu'il m'a été très agréable de siéger ici. Mais il paraît que M. Gordon sera disponible jeudi prochain et j'estime que si nous pouvions commencer jeudi ou vendredi...

M. FISHER: Je ne pense pas qu'il y ait des objections.

Le PRÉSIDENT: Est-il bien nécessaire de convoquer une réunion pour fixer la date des séances à jeudi et à vendredi?

M. RHÉAUME: J'espère que ce ne serait pas vendredi soir.

Le PRÉSIDENT: Quoi qu'il en soit, cette décision sera prise par le sous-comité directeur la semaine prochaine, après la première réunion. Nous n'aurons pas de réunion avant jeudi prochain à 9 heures.

M. PUGH: Un dernier point avant de partir: Puisque vous avez abordé le sujet de nos réunions, à mon avis nous avons passé trop de temps à attendre d'être en nombre au cours de nos séances ici, et la raison en était valable. Nos membres ont dû se bousculer pour assister à bien trop de comités à la fois. Dans certains comités, cela n'a pas autant d'importance mais dans ce cas-ci, nous avions à notre disposition un nombre considérable de membres dont l'assistance était précieuse et la perte de temps ainsi subie à été sérieuse. Pour les prochaines réunions, je pense que nous devrions organiser les comités à l'avance de façon à fixer un nombre raisonnable de réunions à des heures qui conviendraient aux membres.

M. LLOYD: Si seulement nous pouvions éviter des élections pour une année ou deux, cela nous permettrait de mettre de l'ordre dans les affaires.

Le PRÉSIDENT: C'est le quorum qui nous a donné le plus de mal. J'introduirai prochainement ma motion pour la réduction du quorum de 14 à 10

membres, mais j'espérais pouvoir y arriver par un compromis. Personnellement, j'ai toujours pensé que 12 membres au lieu de 10 seraient un nombre convenable. Ne pourrions-nous nous entendre pour accepter un quorum de 12, à l'unanimité? Cette décision pourrait s'avérer très utile vu que la semaine prochaine sera très chargée en raison de la fin de la session. Par conséquent, les membres du comité ne pourraient-ils pas se mettre d'accord pour approuver à l'unanimité un amendement qui réduirait le quorum à 12 membres?

M. PUGH: A mon avis, il faudrait le fixer à 13.

M. CANTELON: Je pense qu'une de nos difficultés provient du fait que nos secrétaires n'arrivent pas avant neuf heures le matin, ce qui ne nous donne que trente minutes pour préparer le travail avec eux. A 9 h. 30 il nous faut être en comité.

Le PRÉSIDENT: Je suis bien de votre avis. Moi je n'ai pas le même problème parce que j'habite Ottawa.

M. CANTELON: L'après-midi, nos réunions ont lieu immédiatement après l'interrogatoire mais, une fois de plus, nous éprouvons des difficultés à arriver ici à temps. On pourrait commencer ces réunions trente minutes après la période des questions, mais alors cette demi-heure serait perdue. Et, si nous ajoutons cette demi-heure à celle que nous perdons le matin, la somme de temps perdu est considérable.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que nous aurions éprouvé de telles difficultés si le quorum avait été réduit à 12. Qu'en pensez-vous, monsieur Fisher?

M. FISHER: Je suis d'accord avec vous sur ce point, mais par ailleurs, je ne pense pas que nous ayons du mal à réunir un quorum la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que vous êtes d'accord pour un quorum de 12?

M. FISHER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Qui veut présenter une motion?

M. PUGH: J'en fais la proposition.

M. LLOYD: Je l'appuie.

La motion est approuvée.

M. MUIR (*Lisgar*): Allez-vous fixer la réunion à 9 heures du matin?

Le PRÉSIDENT: Non, à 9 heures et demie.

M. MCILRAITH: Puis-je demander l'avis du comité? J'ai pris la peine de relever les dates des différentes réunions du comité spécial depuis 1950. Jusqu'à 1958, ces réunions eurent lieu en mars et en avril. Après cela, en 1958, elles eurent lieu en juillet; en 1959, en mai; en 1960, en mars; en 1961, le 15 juin; en 1962, le 19 novembre et en 1963, en décembre.

Or, si vous lisez l'ordre du jour, vous remarquerez à l'article 12 une résolution demandant l'approbation des budgets des immobilisations du National-Canadien et d'Air-Canada pour 1962 et 1963. Le budget des immobilisations que nous venons d'examiner est celui de l'année 1963 dont déjà onze mois se sont écoulés. J'espère que dès maintenant, nous allons adopter un programme de réunions qui conviendra mieux et que le rapport de ces deux compagnies sera soumis à l'examen de notre comité en mars et en avril de chaque année. Comme je le faisais remarquer, cette proposition figure à l'ordre du jour. A présent, nous approchons, je l'espère, de la fin de la session. Il en ressort que notre problème sera le suivant: comment allons-nous obtenir que la loi résultant de la proposition qui vient de nous occuper soit votée avant la fin de la période de deux ans en question. Je me demande si les membres du comité seraient disposés à approuver cette résolution car elle a trait à des événements déjà révolus, et ainsi le vérificateur pour 1963, qui a déjà rempli sa fonction

depuis onze mois pourrait enfin être nommé. Dès à présent, je voudrais qu'on recommence à neuf. J'espère aussi pouvoir faire passer cette année encore la loi pour la nomination du vérificateur pour 1964. De cette façon, les vérificateurs auraient les pouvoirs nécessaires pour remplir leurs fonctions. Celui qui était désigné pour 1963 a exercé ses fonctions sans être revêtu de l'autorité requise.

M. PUGH: Bien entendu, c'est à la Chambre qu'il revient de s'en occuper.

M. MCILRAITH: Il s'agit de savoir si le comité consentirait à acheminer cette résolution avant de passer à l'examen du rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. FISHER: Nous avons débattu ce sujet à notre caucus et nous y consentons.

M. MCILRAITH: Mon avis dépend de celui du comité, mais il me semble personnellement que la résolution devrait être envoyée.

M. GRÉGOIRE: A mon avis, un ou deux de nos membres voudront discuter le sujet.

M. MCILRAITH: Je ne le crois pas car elle m'implique pas de discussion des subsides.

M. GRÉGOIRE: N'implique-t-elle pas l'examen du poste 216-A de vos prévisions budgétaires?

M. MCILRAITH: Non. C'est à votre demande qu'on a mis ce poste en veilleuse et j'espère que nous pourrons le faire accepter un jour. Je voulais seulement demander conseil et je ne désire pas faire de proposition. Je désire connaître votre opinion.

M. GUAY: Pourrions-nous recevoir le rapport de M. Gordon quelques jours avant la réunion. Sans doute, on pourrait le distribuer à la tribune des journalistes.

Le PRÉSIDENT: Est-il possible de remettre le rapport de M. Gordon aux membres du comité dès à présent?

M. MCILRAITH: Il a été mis à la disposition du comité depuis le 17 mai dernier, mais, si vous le désirez, je m'en procurerai d'autres exemplaires.

M. FISHER: Je propose que la séance soit levée.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-sixième législature
1963

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède et régit

Président: M. JEAN-T. RICHARD

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

SÉANCE DU JEUDI 12 DÉCEMBRE 1963

Rapport annuel
des
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

TÉMOINS:

L'honorable George McIlraith, ministre des Transports; M. Charles Cantin, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Des *chemins de fer Nationaux du Canada:* MM. Donald Gordon, président, J. L. Toole, vice-président, Comptabilité et finances; J. W. Demcoe, vice-président, Transport et entretien; et R. T. Vaughan, secrétaire.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964
29949—1

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède et régit

Président: M. Jean-T. Richard

Vice-président: M. C. R. Granger

MM.

Addison
Balcer
Béchard
Cantelon
Chrétien
Deachman
Fisher
Forbes
Foy
Granger
Grégoire
Guay
Hahn
Horner (*Acadia*)
Leboe
Lloyd
Mitchell
Monteith
Muir (*Lisgar*)
Prittie
Pugh
Richard
Rhéaume
Rideout
Rock
Southam—26.

(Quorum 12)

Secrétaire du comité,
Maxime Guitard.

ORDRE DE RENVOI

MARDI, 10 décembre 1963

Il est ordonné:—Que le quorum du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande soit réduit de 14 à 12 membres et que l'application de l'article 67(2) du Règlement soit suspendue à cet égard.

Certifié conforme.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

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

Troisième Rapport

Le comité recommande que son quorum soit réduit de 14 à 12 membres et que l'application de l'article 67(2) du Règlement soit suspendue à cet égard.

Respectueusement soumis.

Le Président,
JEAN-T. RICHARD.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 12 décembre 1963

(8)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 9 h. 43 du matin, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Balcer, Béchard, Cantelon, Chrétien, Deachman, Fisher, Forbes, Granger, Grégoire, Lloyd, Mitchell, Monteith, Muir (*Lisgar*), Prittie, Pugh, Richard, Rideout, Rock, Southam.—(19)

Aussi présents: L'honorable George McIlraith, ministre des Transports; M. Charles Cantin, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Aussi présents: Du National-Canadien: MM. Donald Gordon, président; J. L. Toole, vice-président, Comptabilité et finance; J. W. Demcoe, vice-président, Transport et entretien; et M. R. T. Vaughan, secrétaire.

Le président souhaite la bienvenue aux représentants du National-Canadien et, en particulier, à M. Donald Gordon, président, à qui il demande de bien vouloir donner lecture du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962.

Le Comité décide de réserver le chapitre intitulé «*Aperçu financier*» jusqu'après l'examen de tous les autres chapitres du rapport. Le Comité interroge ensuite les témoins sur le chapitre intitulé «*Expansion industrielle*».

Sur la proposition de M. Prittie, appuyé par M. Balcer,

Il est décidé—Que soit adopté tel quel le chapitre intitulé «*Expansion industrielle*» du rapport du National-Canadien pour l'année 1962.

A 12 h. 08, la séance est levée jusqu'à 3 heures et demie de l'après-midi. Le Comité poursuivra alors son étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(9)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 4 h. 08 de l'après-midi, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Cantelon, Fisher, Forbes, Foy, Granger, Grégoire, Hahn, Horner (*Acadia*), Lloyd, Muir (*Lisgar*), Prittie, Pugh, Richard, Rideout, Southam.—(15)

Aussi présent: M. Charles Cantin, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin.

L'appel au vote interrompt les délibérations du Comité à 4 h. 13 de l'après-midi.

A 4 h. 57 de l'après-midi, le Comité reprend son interrogatoire des témoins sur le chapitre intitulé «*Exploitation*» du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962.

Présents: MM. Balcer, Cantelon, Chrétien, Deachman, Fisher, Forbes, Grégoire, Guay, Hahn, Horner (*Acadia*), Lloyd, Muir (*Lisgar*), Prittie, Pugh, Richard, Rideout, Rock, Southam.—(18)

Sur la proposition de M. Muir (*Lisgar*), appuyé par M. Lloyd.

Il est décidé—Que soit adopté tel quel le chapitre intitulé «*Exploitation*» du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1962.

A 6 h. 03 de l'après-midi, la séance est ajournée jusqu'à 8 heures du soir. Le Comité étudiera alors le chapitre intitulé «*Service marchandises*».

SÉANCE DU SOIR

(10)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 8 h. 08 du soir sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Balcer, Cantelon, Chrétien, Deachman, Fisher, Forbes, Granger, Grégoire, Lloyd, Muir (*Lisgar*), Prittie, Pugh, Richard, Rideout, Rock, Southam.—(16)

Aussi présents: L'honorable George McIlraith, ministre des Transports, et son secrétaire parlementaire M. Charles Cantin.

Aussi présents: Les mêmes qu'aux deux séances précédentes.

Le Comité commence l'étude du chapitre intitulé «*Service marchandises*» du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

Au sujet de la publication du compte rendu des délibérations du Comité.

M. Grégoire propose, avec l'appui de M. Rideout et

Il est décidé—Que le Comité fasse imprimer 1,200 exemplaires en anglais au lieu de 850 et 600 exemplaires en français au lieu de 400 des procès-verbaux et témoignages.

A 10 h. 10 du soir, le Comité s'ajourne au vendredi à 9 heures du matin lorsqu'il poursuivra l'examen de la question du Service marchandises.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 12 décembre 1963

Le PRÉSIDENT: J'ai l'honneur de vous présenter M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada. De hauts fonctionnaires, que nous vous présenterons plus tard, l'accompagnent.

Messieurs, nous ouvrons aujourd'hui une série de réunions que nous consacrerons à l'étude du rapport du National-Canadien. Je suis convaincu qu'il nous sera possible de compléter notre étude de ce rapport dans quelques jours car, après tout, le présent Comité siégeait il y a quelques mois à peine. En outre, nous tiendrons une autre réunion dans quelques mois et nous aurons alors l'occasion d'examiner des mesures législatives intéressant les chemins de fer.

A tout événement, avant de poursuivre, je tiens à vous dire que Radio-Canada nous a demandé la permission de prendre des photographies, sans enregistrer le son, des quelques premières minutes de la réunion; si vous ne vous y opposez pas, je leur demanderai de se retirer après deux ou trois minutes afin que nous poursuivions nos travaux en toute tranquillité et sans être dérangés par cette publicité.

M. CANTELON: Monsieur le président, je pose la question de privilège au sujet du reportage des travaux du présent Comité par certains éléments de la presse. M. Fisher a déjà attiré l'attention du Comité sur la question mais, apparemment, ses critiques justifiées n'ont pas produit grand effet. La chose s'est produite à plusieurs reprises et je suis convaincu que la plupart des membres du Comité le savent très bien. Je voudrais mentionner de façon particulière l'émission intitulée «*Trans-Canada Matinee*» que Radio-Canada a présentée dans l'après-midi du vendredi 5 décembre. A mon avis, ce programme traduisait du parti pris et donnait une très fausse impression des délibérations du Comité. Il faudrait, je pense, attirer l'attention de l'Orateur de la Chambre sur de tels reportages entachés de préjugés et exempts de tout scrupule et de tout principe. L'Orateur à son tour devrait protester auprès de la Tribune de la presse et la prier de veiller à ce que les journaux publient des rapports objectifs et justes de nos délibérations.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous maintenant poursuivre? Je vais demander à M. Gordon de nous présenter son exposé et de nous donner lecture de son rapport.

M. DONALD GORDON (*président des chemins de fer Nationaux du Canada*): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, comme à l'habitude, j'ai avec moi ici M. J. L. Toole, vice-président, Comptabilité et finance, M. J. W. Demcoe, vice-président, Transport et entretien, et M. R. T. Vaughan, secrétaire de la société

Avant de m'occuper du rapport annuel, j'aimerais parler du programme des réunions du Comité. Mon intention est de démontrer que le Comité serait mieux servi s'il revenait à la pratique de siéger au printemps de chaque année, époque à laquelle les budgets et les rapports soumis au Comité sont courants. Si je jette un regard sur les 12 dernières années, je constate que le Comité suivait alors cette pratique et se réunissait habituellement soit en mars soit en avril chaque année, sauf en 1958 quand il s'est réuni en juillet et en 1961 quand il s'est réuni en juin. Bien entendu, vous vous souviendrez que l'an dernier nous nous sommes réunis à la mi-novembre.

Le document dont le Comité est à faire l'examen aujourd'hui est le rapport annuel pour l'année 1962 qui a été publié à la mi-mars 1963 et les budgets d'immobilisations et d'exploitation pour 1963 qui, habituellement, sont approuvés par le gouverneur en conseil vers le début de l'année. Si je soulève ce point, c'est que, comme je l'ai déjà dit, l'année 1962 est de l'histoire ancienne et l'année 1963 tire déjà à sa fin. De plus, il a déjà été donné suite à presque toutes nos prévisions de dépenses en immobilisations pour 1963. Une séance du Comité au printemps coïnciderait avec la publication de notre rapport pour l'année précédente et avec la fermeture de nos comptes et, en outre, nous permettrait de vous soumettre notre budget d'immobilisations pour l'année courante. J'ai dit que le Comité serait mieux servi si nous revenions à l'ancien programme de séances parce que, à ce temps-ci de l'année, mes fonctionnaires et moi n'avons aucun chiffre définitif sur l'activité de 1963; nous sommes fort occupés à préparer les budgets d'immobilisations et d'exploitation pour 1964 et aussi à établir des prévisions pour 1965. Certes, je me rends compte que bon nombre d'autres questions importantes occupent le Parlement et les députés et que des événements viennent parfois bouleverser les programmes établis. Néanmoins, je soumets l'idée à l'étude et à l'examen du Comité. Bien entendu, nous ferons de notre mieux pour rendre service au Comité en reconstituant les événements de 1962.

J'aimerais maintenant vous donner lecture du texte du rapport annuel pour 1962. Il vaudrait mieux en effet que je donne lecture du texte du rapport car cela permettra peut-être de situer l'activité de 1962 dans la perspective voulue et, de plus, les nombreux détails contenus dans le rapport fourniront peut-être des réponses à certaines des questions que les membres du Comité avaient l'intention de poser.

Aperçu financier

Le raffermissement économique qui s'est manifesté pendant la majeure partie de 1962 a donné une impulsion nouvelle à l'industrie des transports. Le Canadien National, travaillant vigoureusement à conquérir sa part du marché, a transporté 35.6 milliards de tonnes-milles commerciales, soit une augmentation de 2.5 p. 100 par rapport à 1961 et un sommet depuis 1957.

Les recettes d'exploitation ferroviaire ont atteint $738.3 millions, montant qui dépasse de $28.0 millions celui de 1961. D'autre part, les frais d'exploitation ont augmenté de $16.7 millions, atteignant $738.9 millions. L'année s'est soldée par une perte nette d'exploitation de $0.6 million, inférieure de $11.3 millions à celle de 1961. Les autres recettes—considérablement augmentées comparativement à 1961—ont atteint $14.1 millions. On a eu de la sorte un excédent d'exploitation de $13.6 millions, non compris l'intérêt sur la dette à long terme. Toutefois, comme il aurait fallu disposer de $62.5 millions pour le service de la dette à long terme, il en est résulté un déficit de $48.9 millions, soit une amélioration de $18.4 millions par rapport à 1961.

Tel qu'il a été adopté au début de l'année, le budget d'exploitation du Réseau prévoyait un déficit de $48.3 millions. Pendant l'année, les frais imprévus résultant du relèvement des salaires et des contributions à la caisse de retraite ainsi que de l'augmentation du prix des matériaux se sont chiffrés à $11.2 millions. Le CN a néanmoins réussi à comprimer ses dépenses au point de ne dépasser son budget que de $0.6 million.

Les recettes marchandises pour l'année se sont élevées à $529.3 millions, soit une augmentation de $15.4 millions ou 3 p. 100. Les recettes par tonne-mille ont augmenté de 0.5 p. 100 et le tonnage, de 3.1 p. 100. L'accroissement du tonnage provient surtout des industries de transformation (l'automobile notamment) et des industries minières et forestières. D'autre part, la baisse des exportations a réduit les expéditions de céréales par rapport à 1961.

Les recettes marchandises comprennent le versement de $9.5 millions sous l'empire de la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises. Cette mesure atténuait l'effet du relèvement de 17 p. 100 que la Commission des Transports du Canada a permis d'apporter au tarif-marchandises en 1958. Les versements de compensation auxquels le CN avait droit en 1962 jusqu'au 30 avril, date d'expiration de la Loi, s'élevaient à $3.0 millions. La Chambre des communes ayant été saisie d'un projet de loi visant à proroger cette loi pour une autre année, les chemins de fer ont accepté de maintenir les taux au même niveau. Les montants que le CN est censé recevoir de la sorte, pour la période allant de mai à décembre 1962, se chiffrent à $6.5 millions, le montant global étant de $9.5 millions pour l'année entière.

Les recettes comprennent également le versement intérimaire de $30.2 millions, qui donne suite aux vœux de la Commission royale d'enquête sur les transports. A la fin de l'année, le solde à recevoir était de $2.5 millions.

Certaines subventions ont également été versées en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui accorde des réductions en ce qui touche le trafic ferroviaire des provinces Maritimes jusqu'à Lévis (P.Q.). Le CN bénéficie également de la subvention dite du «pont-rail Est-Ouest», qui réduit certains taux de transport entre l'est et l'ouest du Canada.

Le tableau suivant établit la comparaison entre les subventions versées en 1961 et en 1962, y compris les frais nets d'exploitation des services maritimes que le CN assure dans les eaux de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard, à titre d'agent du Gouvernement fédéral:

	1962	*1961*	*Augmentation ou (diminution)*
	Millions		
Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises ..	$ 9.5	$10.7	$(1.2)
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	10.9	10.0	0.9
Subvention du pont-rail Est-Ouest	3.2	3.5	(0.3)
Subvention intérimaire	30.2	27.9	2.3
Services de navires de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard.	16.6	14.6	2.0
Total	$70.4	$66.7	$ 3.7

Les recettes des Messageries ont été de $47.0 millions, l'augmentation de $3.7 millions (8.5 p. 100) par rapport à 1961 étant attribuable dans une large mesure à la grève prolongée qui a désorganisé l'industrie du camionnage en Ontario et au Québec.

Les recettes du service piggyback ont augmenté de 27 p. 100, passant à $8.3 millions. Cette hausse s'explique par la grève du camionnage de même que par l'augmentation du transport sur de longues distances entre l'est et l'ouest du Canada.

Les recettes des services commerciaux des Télécommunications ont été de $36.7 millions, montant record qui représente une augmentation de $3.8 millions par rapport à 1961.

Dépenses d'exploitation

L'augmentation de $16.7 millions au chapitre des dépenses d'exploitation ferroviaire provient principalement des hausses de salaires ($10.2 millions), du relèvement des contributions à la caisse de retraite ($33.0 millions—augmentation de $3.7 millions) et de l'accroissement des réserves d'amortissement ($93.4 millions en 1962—augmentation de $3.0 millions). Il s'agit dans ce dernier cas de nouvelles installations de voie sujettes à l'amortissement.

Les impôts se sont élevés à $23.4 millions, l'augmentation de $3.6 millions intéressant surtout les municipalités et les provinces. Ce total comprend les versements suivants: $5.2 millions à la Caisse d'assurance-chômage, $15.7 millions sous forme d'impôts (municipalités, provinces et certains États) et $2.5 millions à la caisse de retraite ferroviaire des États-Unis.

Les locations de matériel et le loyer des installations conjointes se sont chiffrés à $3.1 millions. Cette augmentation de $2.8 millions s'explique en grande partie par la nécessité de louer un grand nombre de wagons supplémentaires durant les périodes de grande activité. D'autre part, le CN ayant moins de wagons à louer aux autres chemins de fer, les recettes de location ont fléchi.

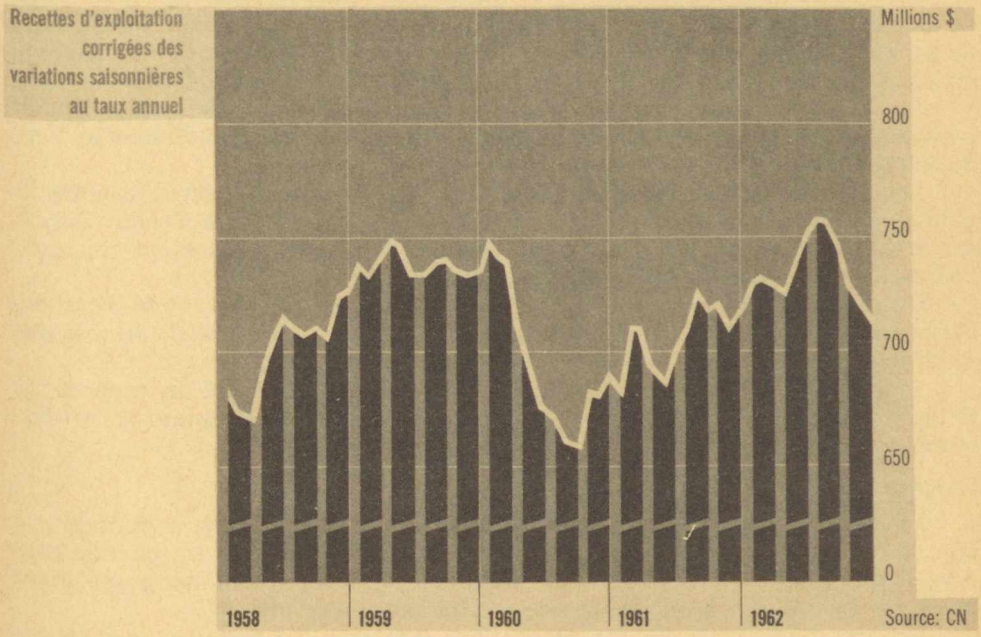
Intérêt sur la dette à long terme

Les versements d'intérêt sur la dette à long terme ont été les mêmes qu'en 1961, soit $62.5 millions. La dette à long terme afférente à l'exploitation du CN et portant intérêt a diminué de $5.2 millions, mais un léger relèvement du taux d'intérêt a annulé cette économie. A la fin de 1962, la dette du CN portait intérêt à 4.4 p. 100, soit une augmentation de 0.1 p. 100 par rapport à 1961.

Immobilisations

Les dépenses d'immobilisation, les moins élevées que l'on ait observées depuis 1955, se sont chiffrées à $113.6 millions, soit $19.1 millions de moins que le budget officiel des immobilisations et $3.6 millions de moins qu'en 1961. On a eu recours entièrement à l'autofinancement (dépréciation, amortissement et ventes d'actions privilégiées). Le tableau suivant répartit les immobilisations par catégories principales, pour 1961 et 1962:

	1962	*1961*
	Millions	
Installations de la voie	$ 55.3	$ 64.4
Grands centres ferroviaires	10.3	13.3
Télécommunications	11.7	19.2
Lignes secondaires	5.6	1.3
Hôtels	1.8	1.8
Matériel	28.8	11.9
	113.5	111.9
Placements dans les compagnies affiliées	0.1	5.3
Total	$113.6	$117.2



Expansion industrielle

Recherche

Dans le cadre d'un vaste programme de recherche technique et économique, le Canadien National a continué de travailler à l'amélioration des méthodes de transport. Il s'agit essentiellement de permettre au Chemin de fer d'accroître son efficacité pour mieux faire face à la concurrence, mais également de rendre d'appréciables services à l'ensemble de l'industrie des transports au Canada. Parmi les principaux projets dont la réalisation s'est poursuivie en 1962, il convient de mentionner la mise au point de divers wagons spécialement adaptés au transport des produits forestiers—billes et copeaux de bois à pâte, sciages, etc.,—ou conçus pour mieux protéger le papier journal et d'autres produits contre les chocs et les avaries. L'expérimentation et les recherches ont également porté sur la réfrigération mécanique des wagons, les enduits protecteurs, les lubrifiants pour moteurs Diesel, la pesée électronique des wagons en marche, le transport des marchandises dans des containers, la pleine productivité du matériel à marchandises, la comptabilité de prix de revient, etc.

Embranchements

Le premier tronçon du Chemin de fer du Grand lac des Esclaves, que le CN est en train de construire pour le gouvernement fédéral, a été mis en exploitation à la fin d'octobre 1962 jusqu'à Manning (Alb.), sur une longueur de 56 milles, alors qu'on a expédié par rail une certaine quantité de céréales. A la fin de l'année, la pose de 73.5 milles de voie était terminée. Les travaux se poursuivent sur le reste du parcours, qui comptera en tout 430 milles.

En Alberta également, le nouvel embranchement de 23 milles de longueur qui relie Whitecourt et Windfall permet d'acheminer le soufre extrait des champs de gaz de Windfall.

La construction de la ligne de 61 milles qui desservira de nouvelles mines de zinc et de cuivre, près du lac Matagami dans le Nord du Québec, a continué de progresser. L'aplanissement de la voie est à peu près terminé; les rails sont en place sur une quarantaine de milles et l'exploitation doit débuter en 1963.

Le CN a entrepris la construction de l'embranchement de huit milles de longueur qui reliera Chisel Lake au centre minier de Stall Lake, dans le Nord du Manitoba.

De nouvelles installations ferroviaires ont permis de desservir les gîtes de potasse de l'*International Minerals and Chemical Corporation* à Yarbo (Sask.), sur la voie principale du CN. De nouvelles méthodes de manutention ont accru l'efficacité du transport des concentrés de potasse.

On a préparé la construction de l'embranchement qui doit relier Nipisiguit Junction, près de Bathurst (N.-B.), à une mine que la *Brunswick Mining and Smelting Company* doit exploiter à 15 milles de là.

A titre d'agent du gouvernement fédéral, le CN a préparé un rapport sur le tracé d'une ligne de 57 milles de longueur entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts, en Gaspésie.

Immeubles

Le CN a continué en 1962 à encourager l'industrie privée à participer à une nouvelle mise en valeur des propriétés du Chemin de fer. En plus de proposer lui-même certains projets, il étudie avec intérêt toutes les propositions qu'on lui fait en vue d'une meilleure utilisation de ses propriétés.

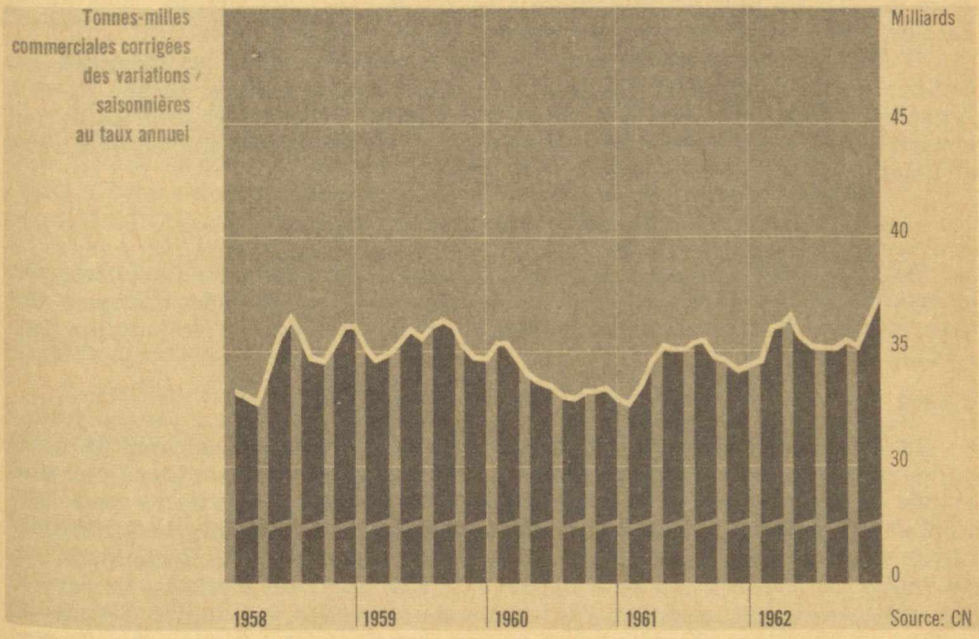
La plus importante de ces réalisations intéresse les terrains appartenant au CN autour de la gare Centrale, à Montréal. Située du côté nord du boulevard Dorchester, la Place Ville-Marie, terminée en 1962, comprend l'édifice de 42 étages de la Banque Royale ainsi qu'un ensemble de bureaux, de boutiques, de salles de spectacles et de restaurants. Des passages souterrains la relient à la gare Centrale, à l'hôtel Reine Elizabeth, à l'édifice de l'Aviation internationale, au Siège social du CN et au Terminal Centre Building, tous situés au sud du boulevard Dorchester. L'utilisation de l'étendue restante, au sud de la rue Lagauchetière, fait présentement l'objet d'études. L'entreprise privée a été invitée à participer au projet.

A Moncton, la construction des bureaux de la Région de l'Atlantique et du Secteur des Maritimes du CN a marqué la première étape de la rénovation des 26 acres de terrain que le Chemin de fer possède dans le centre commercial. La nouvelle gare sera terminée en 1963. En plus des installations ferroviaires nouvelles, la société commerciale qui réalise cet ensemble construira des bureaux et des magasins. Un projet semblable, en plus petit, est en voie de réalisation à Campbellton (N.-B.).

Un édifice groupant à la fois la gare et des bureaux a été construit à London (Ont.). Dans le cadre de ce programme de rénovation, on construira en 1963 un hôtel pour automobilistes qui contiendra 104 chambres ainsi qu'un restaurant. Le Chemin de fer a invité l'entreprise privée à participer à la mise en valeur du terminus ferroviaire d'Edmonton. Il a conclu un accord de principe avec les autorités municipales de Saskatoon en vue de procéder à la rénovation du centre commercial, une fois que les installations ferroviaires auront été déménagées.

Expansion industrielle

Les entreprises industrielles ont continué de bénéficier de l'aide technique du Service d'expansion industrielle du CN pour l'implantation de leurs nouvelles usines. Aux grandes exploitations minières et forestières qui ont vu le



jour, il faut ajouter les industries de transformation aussi nombreuses que variées qui se sont installées dans des parcs industriels directement desservis par les voies du CN. En tout, 422 usines, entrepôts et centres de distribution se sont établis dans des localités desservies par les Ventes-Marchandises du CN. Sur ce nombre, 232 disposent de voies d'évitement privées. L'ensemble des nouvelles voies industrielles, privées et autres, construites en 1962 représente une longueur de 32 milles.

EXPLOITATION

Triages

Avec le triage de Symington, à St-Boniface (Man.), qui a été inauguré en septembre, le CN dispose maintenant de trois triages à buttes à commande électronique. Les premiers furent ceux de Moncton et de Montréal; le triage de Toronto viendra compléter le groupe des triages à buttes en 1965. Le triage de Symington a remplacé quatre triages plus anciens dans la région de Winnipeg. Tout comme ceux de Montréal et de Moncton, il utilise le matériel et les méthodes les plus perfectionnés pour la classification et l'acheminement des trains de marchandises.

Le nouveau triage de Sarcee a remplacé deux triages désuets, à Calgary. Ce déménagement a rendu possible l'aménagement d'un nouveau parc industriel, avec la collaboration de la ville. La construction du nouveau triage de Corner Brook (T.-N.) est presque terminée et la rénovation du triage de Saint-Jean se poursuit.

Signalisation et Radio

L'installation de la Commande Centralisée de la Circulation s'est poursuivie. Ce système permet de commander à distance la marche des trains et d'en faire circuler un plus grand nombre à la fois sur les voies simples. A la fin de l'année, 2,704 milles de voies principales étaient assujettis à la CCC.

L'utilisation de la radio pour les communications entre les membres des équipes de trains et dans les gares de tirage s'est accentuée durant l'année. A quelques exceptions près, les trains qui circulent sur les lignes principales sont dotés d'installations radiophoniques mettant en contact le mécanicien et le reste de l'équipe.

SERVICE MARCHANDISES

Afin de faire face aux besoins sans cesse nouveaux de l'industrie des transports, le CN a mis en marche de nouveaux services de transport des marchandises et a amélioré son matériel et ses méthodes d'exploitation ferroviaire et routière.

Ventes

Le Service des ventes a étendu et intensifié son action. Les cours de vente que le personnel administratif a commencé de suivre en 1961 ont pris une plus grande envergure; on a cherché à les adapter aux besoins du personnel administratif supérieur. Ce programme a pour but de familiariser le Service des ventes et le personnel administratif avec les données et les techniques qui peuvent aider l'industrie à systématiser la distribution des produits. Le Service des ventes a maintenant à sa disposition de nouvelles techniques d'étude du marché, notamment la mécanisation de l'analyse statistique des ventes-marchandises.

Pour faciliter le travail des représentants, un programme de publicité d'envergure nationale a été mis en œuvre pour montrer à l'aide d'exemples concrets comment le CN peut aider ses clients à améliorer leurs méthodes de distribution—matériel spécialisé, prix rationnels, amélioration de la manutention des produits, etc.

Tarifs décroissants

Depuis 1961, des taux dits «décroissants» s'appliquent au transport des marchandises par wagons complets entre certains points situés dans le Québec et l'Ontario. On les a étendus durant l'année à d'autres endroits de la région centrale du Canada. L'utilisation maximum de la capacité des wagons améliore l'efficacité des transports ferroviaires et permet aux expéditeurs de réaliser des économies.

Services spéciaux

Un nouveau train de marchandises a accéléré la livraison des produits de l'Ouest à destination de Toronto et de Montréal. Contrepartie du «Highballer», qui a fait ses débuts en 1961 en direction est-ouest, le nouveau train a comprimé de 24 heures l'horaire Vancouver-Montréal.

Un nouveau service de transport des wagons par eau, connu sous le nom d'Aquatrain, relie le terminus du CN à Prince-Rupert (C.-B.), au terminus de l'*Alaska Railroad* à Whittier. Toute l'année durant, les wagons sont transportés sur chalands entre ces deux points. Ce service raccourcit de 600 milles le trajet par eau entre l'ouest des États-Unis et l'Alaska et abaisse les frais de transport des produits en provenance de l'est et de l'ouest central des États-Unis

Le Plan I du service piggyback (les remorques des particuliers sont transportées par le Chemin de fer) relie maintenant le réseau du CN à certaines

gares des *Northern Alberta Railways*. Le Plan II (les remorques appartiennent au Chemin de fer) a également pris de l'ampleur. Le Plan IV (transport d'objets mobiliers dans des containers appartenant à des particuliers et chargés sur des wagons ferroviaires loués) a été mis en vigueur entre Halifax, Ottawa, Vancouver et Victoria.

Matériel roulant

En 1962, le CN a acheté 1,617 wagons à marchandises neufs, de types variés; la plupart ont été spécialement conçus en fonction d'industries définies. L'acquisition de 150 wagons transporteurs à trois étages pour automobiles a fait suite à l'expérimentation satisfaisante de vingt de ces wagons sous le régime de location. Il faut inclure dans cette liste 300 wagons à trémies munis de toits pour le transport de produits pulvérulents, 500 wagons couverts et chauffés pour l'industrie des conserves et des boissons, et 500 wagons couverts, de 50½ pieds de longueur, pour le transport des sciages.

Coordination rail-route

L'établissement d'un nouveau service Messageries-Marchandises pour le transport des colis et des marchandises en lots brisés a progressé. Pour l'implanter dans l'ensemble du réseau, il faudra, d'une part, unifier les services de colis (Messageries et autres) et, de l'autre, créer des gares-centres. La fusion des services de colis a progressé en divers endroits; de plus, des gares-centres fonctionneront à titre expérimental en 1963 dans les Régions de l'Atlantique et des Montagnes. Sous ce nouveau régime, la gare-centre exercera les fonctions présentement attribuées aux entrepôts et aux gares le long des lignes ferroviaires: collecte, livraison, travaux de comptabilité, facturation, etc. Le concept «gare-centre» va plus loin que le concept «gare-rail-route», qui comporte déjà la pleine coordination des services ferroviaires et routiers, le train assurant le transport à grande distance entre les centres, et les véhicules routiers établissant la liaison entre les clients, les entrepôts et les gares. En fin de compte, le service Messageries-Marchandises, sous le régime de la gare-centre, assurera aux expéditeurs un service souple et économique, grâce à la coordination rationnelle du transport par train, par camion et par piggyback. Les gares-centres permettront également de continuer à desservir le public en cas d'abandon de lignes non rentables.

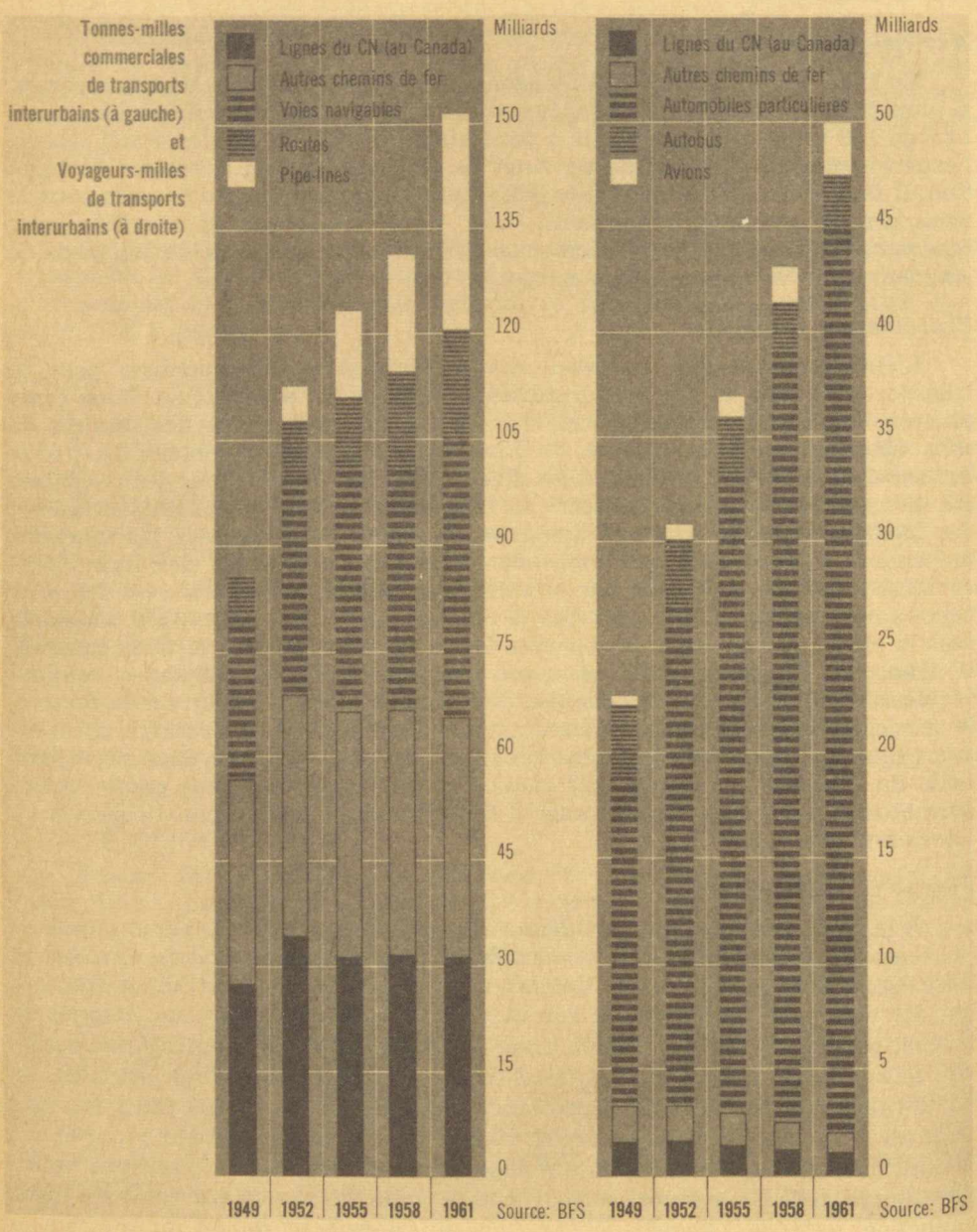
Filiales de camionnage

A la fin de décembre, la *Canadian National Transportation Limited* s'assurait la pleine possession du capital-actions de *Midland Superior Express Limited* et d'*Husband Transport Limited*. Ces affaires, qui étaient demeurées en suspens, ont été menées à bien après le retrait de l'appel inscrit à la Cour d'appel du Québec par l'Association du camionnage du Québec et d'autres parties intéressées afin que la Régie des transports du Québec rescinde l'autorisation accordée au CN de faire l'acquisition des deux entreprises. Le CN a investi $15.2 millions dans les huit entreprises de transport routier dont il est pleinement propriétaire et dans deux entreprises affiliées qui exploitent des terminus. Les recettes nettes d'exploitation de ces entreprises pour l'année complète se sont élevées à $782,000, déduction faite de l'amortissement, soit un rendement de 5.1 p. 100 sur le placement global.

Services maritimes

Le «Confédération» a commencé en mai à transporter des passagers et des véhicules-automobiles dans le détroit de Northumberland entre Borden (Î.-du-P.-É) et Cap-Tourmentin (N.-B.). En juillet, le «Taverner», navire

caboteur mixte, a été mis en service dans les eaux de Terre-Neuve. Le Canadien National exploite ces deux navires pour le compte du ministère fédéral des Transports.



SERVICE-VOYAGEURS

Le fléchissement que l'on observait depuis la fin de 1957 dans les recettes-voyageurs, a été enrayé. Le service-voyageurs, y compris les voitures-lits, les voitures-restaurants et les voitures-salons, a rapporté $44.0 millions comparativement à $43.4 millions en 1961. L'augmentation est attribuable entre autres choses à l'expérimentation d'un nouveau tarif-voyageurs sur les lignes situées à l'est de Montréal, à l'amélioration des services dans le sud de l'Ontario, à la clientèle créée par l'Exposition mondiale de Seattle, et à la popularité de la tarification «tout compris».

Tarifs et billets

Le premier mai, la tarification «Rouge, Blanc, Bleu» entrait en vigueur pour un an, à titre expérimental sur certains parcours du Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. Le prix du billet ne dépend pas uniquement de la distance à parcourir, mais aussi du moment où s'accomplit le voyage. Sur un calendrier spécial, les jours de moindre affluence sont inscrits en rouge et donnent lieu au tarif le plus avantageux, dit «d'aubaine». Les périodes intermédiaires, dites «d'économie», sont inscrites en blanc. Les périodes de pointe (congés, vacances, etc.) comportent des tarifs «réguliers» et sont inscrites en bleu. La location des couchettes constitue un supplément, mais certains repas sont gratuits dans certains trains. Comparativement aux périodes correspondantes, le trafic voyageurs et les recettes afférentes ont considérablement augmenté de mai à décembre dans la région soumise à la nouvelle tarification. On a donc décidé de maintenir le programme en vigueur au-delà du 30 avril 1963 et d'en étendre l'application à Terre-Neuve. Une étude du trafic et du marché permettra de déterminer si le même genre de tarification conviendrait ailleurs.

Pour simplifier l'achat des billets de chemin de fer, le CN a commencé à livrer par la poste, avec la facture, les billets que les clients commandent par téléphone.

Des centres de service voyageurs ont été établis dans les villes de Vancouver, Toronto, Montréal, Chicago et New York pour accélérer la vente des billets et la location des places, à l'intention de ceux qui voyagent dans la partie canadienne du Réseau.

Horaires

Depuis le mois d'avril, l'horaire des trains de voyageurs entre Toronto et le sud-ouest de l'Ontario a été accéléré du fait que les colis de messageries et les sacs de courrier postal sont acheminés dans de nouveaux trains Messageries-Marchandises qui suivent des horaires adaptés spécialement aux besoins des entreprises industrielles et commerciales.

L'«International Limited» prend 105 minutes de moins sur le parcours Chicago-Toronto; l'horaire des autorails circulant entre Moncton et Truro entre North Sydney et Truro a également été amélioré.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

L'année 1962 a de nouveau été pour les Télécommunications du CN une période de progrès marqués et de recettes sans précédent, avec la mise en service de nouveaux réseaux de communications et l'extension des services existants, notamment des lignes privées et du réseau Télex, pour répondre à la demande. On a ajouté durant l'année plus de 29,000 milles de voies téléphoniques par canal porteur et plus de 49,000 milles de voies télégraphiques par canal porteur.

Huit centraux Télex ont été ouverts dans de nouvelles villes; 61 bureaux desservent maintenant 312 collectivités au Canada. Les 700 nouveaux clients ont porté le nombre total des abonnés à 4,600.

Le Canadien National et le Canadien Pacifique ont entrepris la Construction d'un nouveau réseau de communications par micro-ondes entre Montréal et Vancouver. Ce circuit principal, qui reliera tous les grands centres du pays, aidera les deux chemins de fer à faire face à la concurrence dans le domaine des télécommunications. Il pourra dès le début comporter 600 voies de communications pour la transmission de télégrammes, de fac-similés, d'émissions radiophoniques, d'informations, etc. Il sera facile par la suite d'augmenter le nombre de voies disponibles. Le circuit fonctionnera le 1er janvier 1964.

La mise en service du réseau de micro-ondes qui relie Peace River (Alb.) et Hay River (T. du N.-O.) a eu lieu en avril. Entreprise conjointe des TCN et de l'*Alberta Government Telephones* le réseau sert de lien entre la partie ouest des Territoires du Nord-Ouest, y compris les établissements de défense militaire de l'Arctique, et les réseaux de communications du Canada et du reste du monde. Avec l'arrivée du réseau à Hay River, les services de téléphone et de télégraphe ont été prolongés par fil jusqu'à Yellowknife et Fort Smith et, par radio, jusqu'à Pine Point, Fort-Résolution et Inuvik. On a également prolongé le réseau Télex jusqu'à Fort St. John (C.-B.) et Whitehorse (Yukon), et le réseau radiophonique de Radio-Canada, jusqu'à Cassiar (C.-B.), Haines Junction (Yukon), Yellowknife, Hay River et Fort Smith (T. du N.-O.).

A terre-Neuve, le service de téléphone pour abonnés ordinaires a été étendu à la Grande Péninsule du Nord. Des installations automatiques desservent maintenant St. Anthony, Come-by-Chance et Norris Arm; de plus, le bureau de Lewisporte a été agrandi. Depuis 1962, la radio à ondes courtes relie 25 petites agglomérations, dont certaines bénéficiaient déjà de communications par câbles sous-marins.

Les Télécommunications CN-CP inauguraient à Toronto, en avril, le service Deskfax, grâce auquel les clients expédient et reçoivent des télégrammes dans leur bureau même, à l'aide d'un seul appareil. Les dépêches que l'on reçoit sont des fac-similés.

L'établissement d'un réseau transcontinental de transmission instantanée de la cote de la Bourse de Toronto, par Télex, a commencé durant l'année et sera terminé en 1963.

Les TCN et la *Canadian Overseas Telecommunications Corporation* ont accepté d'acheminer les câblogrammes en provenance de l'une ou l'autre société. Les TCN obtiennent ainsi l'accès direct à tous les bureaux de la COTC dans le monde entier.

HÔTELS

Résultats financiers

Les recettes des hôtels ont été de $2.3 millions en 1962, soit une augmentation de $0.7 million par rapport à 1961. Cette augmentation est attribuable, entre autres choses, à l'augmentation des recettes du Jasper Park Lodge, à la rénovation récente et à l'agrandissement du Nova Scotian, à Halifax, à une meilleure surveillance d'ensemble des frais d'exploitation et aux recettes plus considérables qu'on a tirées de l'hôtel Reine Elizabeth. Les recettes nettes provenant des hôtels, compte tenu de l'amortissement mais avant le versement de l'intérêt, ont été les suivantes:

	1962	Recettes ou (déficit) 1961
Canadian National Hotels Ltd.	$ 273,053	$ (97,212)
Hôtel Reine Élisabeth	2,012,918	1,718,303
Total, recettes des hôtels	$ 2,285,971	$ 1,621,091

Améliorations

Le Nova Scotian (Halifax) a été doté d'un lounge et d'un terrain de stationnement; la rénovation de l'ancienne partie, y compris le renouvellement du mobilier, s'est poursuivie. A la fin de l'année, à peu près la moitié des chambres du Newfoundland, à Saint-Jean, avaient été meublées à neuf; ce travail sera continué en 1963. Le renouvellement du mobilier et de la décoration s'est également poursuivi au château Laurier (Ottawa), au Macdonald (Edmonton) et au Fort Garry (Winnipeg). An début de 1963, on a installé la radio et la télévision au Bessborough (Saskatoon) et au Newfoundland. La rénovation du Jasper Park Lodge s'est poursuivie avec la construction de deux pavillons de dix chambres et de deux pavillons de 30 chambres.

Entre autres réalisations importantes durant l'année, signalons l'adoption de meilleures méthodes d'administration, surtout en ce qui touche la surveillance des frais d'exploitation, la formation du personnel et l'adoption d'un programme de ventes détaillé, dont doit s'inspirer le nouveau service des ventes.

Avec l'aide d'*Hilton of Canada Limited,* l'étude des installations, des services et des méthodes d'exploitation de tous les hôtels du Canadien National a été terminée durant l'année. Elle a permis d'adopter un programme accéléré de modernisation et de rénovation d'un certain nombre d'hôtels, à compter de 1963.

Personnel et relations syndicales

Négociations

L'esprit de collaboration qui anime la Direction et les syndicats s'est accentué en 1962 alors qu'on a renouvelé divers contrats de travail et réglé certaines questions d'intérêt commun. L'exemple le plus frappant à cet égard a été la signature d'une entente liant les chemins de fer et quinze syndicats d'employés non itinérants, dont 60,000 employés du CN. En dépit de la complexité de certains problèmes, notamment la protection du travail et la revision des règlements d'ancienneté, les parties en cause ont accepté le rapport unanime de la Commission de conciliation. Par la suite, un contrat d'ensemble a été conclu afin de préciser les principes généraux de l'entente; il assurait une augmentation de salaire de 4 p. 100, répartie sur une période de deux ans, et l'adoption d'un programme de protection du travail en vertu duquel un cent par heure de travail doit être versé à une caisse spéciale. A la fin de l'année, un comité conjoint patronal-syndical, créé en vertu du contrat d'ensemble, était en train de formuler les modalités du projet de protection du travail et de revoir les règles d'ancienneté et les dispositions connexes.

De même, plusieurs mois de pourparlers avec la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers ont abouti à l'unification de trois ententes relatives au personnel des Messageries, de Marchandises et du Factage, et à certains employés de bureau. Le nouveau contrat offre aux employés une meilleure protection du travail et permet la création du personnel unifié dont le nouveau service Messageries a besoin. La classification des employés visés par l'entente et l'étude des barèmes de salaire ont été entreprises dès 1962. La Fraternité des préposés à l'entretien de la voie et l'Ordre des Télégraphistes de chemins de fer, de concert avec le CN, ont également modernisé leurs contrats de travail. Toutes ces revisions avaient pour but d'adapter les règles d'ancienneté et de travail au mode actuel d'exploitation ferroviaire afin de permettre au Chemin de fer de bénéficier des progrès de la technique tout en réduisant au minimum les répercussions défavorables de telles transformations sur les employés de longue date.

Des contrats ont été conclus avec trois syndicats qui représentent les équipes de trains. Les relèvements de salaire, en partie rétroactifs, sont les suivants: *Brotherhood of Locomotive Engineers,* 6½ p. 100 sur une période de

trois ans; *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen,* 4 p. 100 quand il s'agit de trains de marchandises ou de locomotives de triage, et 6½ p. 100 quand il s'agit de trains de voyageurs, le tout réparti sur trois ans; *Brotherhood of Railroad Trainmen,* 8 p. 100 sur 31 mois. Dans chaque cas, les exigences des règles de travail ont été modifiées afin de tenir compte du passage de la traction vapeur à la traction Diesel.

En plus des ententes que l'on a renouvelées avec certains employés des hôtels et des services de camionnage, d'importants contrats de cinq ans ont été conclus avec la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, relativement à quelque 900 employés, y compris le personnel non breveté et les officiers mécaniciens affectés aux services maritimes de Terre-Neuve et au navire «Bluenose».

Des contrats intéressant tous les principaux groupes d'employés des lignes canadiennes ont donc été renouvelés en 1962. Le CN est partie à 178 ententes collectives avec 35 syndicats qui représentent 85,700 employés.

Une entente a été conclue le 5 juin avec les employés non itinérants aux États-Unis: elle accorde aux employés concernés une augmentation de 10.28c. répartie sur 30 mois. La Commission créée par le Président des États-Unis en vue du règlement d'un différend portant sur les règles du travail des employés itinérants (y compris les employés du CN aux États-Unis) a présenté son rapport le 28 février 1962. Elle a proposé l'élimination progressive des chauffeurs de locomotives affectés au service-marchandises et aux gares de triage. Les chemins de fer américains ont annoncé leur intention de donner suite à ces divers voeux, mais les procédures judiciaires intentées par les cinq syndicats intéressés ont suspendu ces mesures en 1962.

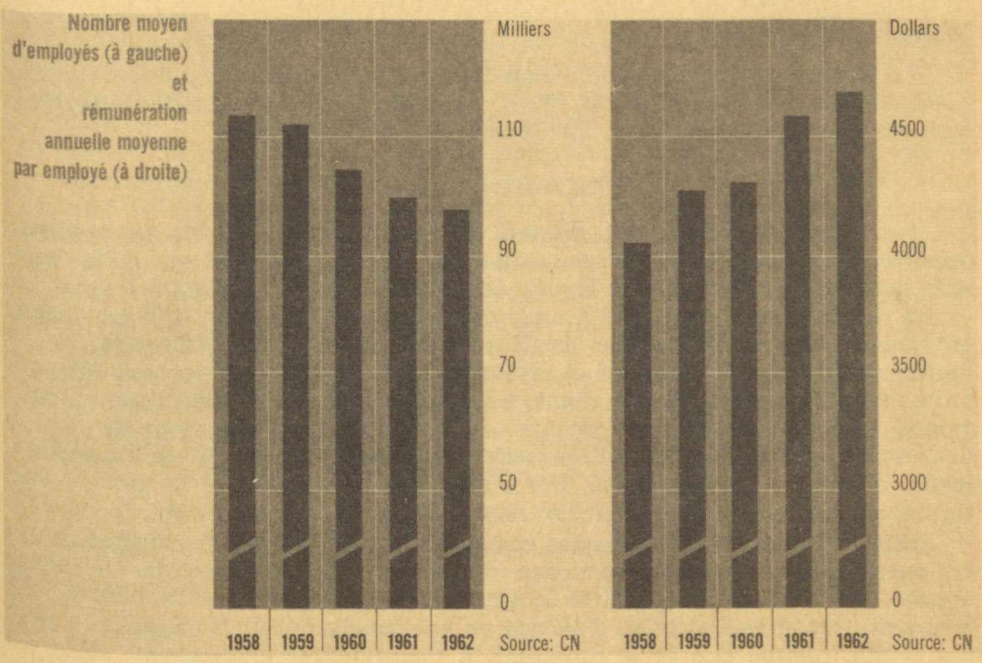
L'ampleur, la diversité et l'étendue du Réseau compliquent le travail qui se fait pour renseigner les employés sur les réalisations de la Compagnie et sur les projets qui les touchent de près. La Direction attache de plus en plus d'importance à ce problème. Un manuel portant sur les techniques de communication avec les employés a été préparé à l'intention des cadres. Sans négliger la revue des employés «Au fil du rail», ni la documentation émanant de divers services, on a utilisé de nouvelles techniques, tels les bulletins des Secteurs et le cinéma. Une rétrospective des activités du CN en 1962 a été réalisée sous forme de film à l'intention des employés.

La formation des cadres, la préparation des chefs de services dans des domaines tels que les ventes, l'étude des tâches, les services techniques, les services psychologiques, ont reçu une attention particulière. Durant l'année, on a compté 62,000 inscriptions à divers cours de formation (certains employés ont suivi plusieurs cours). Cette formation a été dispensée par 100 instructeurs professionnels et par 210 instructeurs à participation intermittente. De plus, afin de venir en aide aux employés qui suivent des cours se rattachant à leur travail (cours du soir, cours par correspondance ou cours du jour), le CN paie la moitié des frais d'étude.

En 1962, le rôle que jouent les Canadiens français dans les cadres supérieurs et intermédiaires du CN a fait l'objet d'une attention particulière. Le Conseil d'administration a formé un comité pour étudier la question et déterminer si les politiques actuelles de recrutement et de promotion (dont le but est d'assurer à tous les employés et à tous les candidats un traitement juste et équitable) donnent les résultats attendus. L'étude doit chercher à déterminer quels moyens plus efficaces on pourrait prendre pour attirer des Canadiens français compétents en plus grand nombre au Canadien National et pour fournir pleinement aux employés candiens-français l'occasion d'approfondir leur expérience et leurs connaissances pour parvenir à des postes plus importants à tous les niveaux de l'organisation. A la fin de l'année, cette, étude se poursuivait.

PENSIONS

Le régime de pension de 1959 a été modifié à partir du 1er avril 1962 de façon que la retraite corresponde à 1¼ p. 100 par année de service jusqu'à concurrence de trente, et à 1½ p. 100 pour chacune des années supplémentaires admissibles, le pourcentage global s'appliquant à la moyenne de la rémunération des soixante derniers mois ou des cinq meilleures années civiles consécutives de service, selon le montant qui est le plus élevé. Antérieurement, la proportion était de 1 p. 100 pour chacune des vingt premières années, de 1¼



p. 100 pour chacune des dix années suivantes et de 1½ p. 100 pour chacune des années restantes. En même temps, la contribution des employés a été portée de 5 p. 100 à 5½ p. 100 de la rémunération touchée après le 31 mars 1962. Le bilan des Caisses fiduciaires de retraite figure à la fin du présent rapport. La contribution totale de la Compagnie à la Caisse de retraite (non compris les impôts de $2.5 millions versés aux caisses de retraite ferroviaires des États-Unis) a été la suivante:

	1962	1961	
	(Millions)		Augmentation
Régimes de retraite de 1935 et 1959	$26.3	$22.6	$3.7
Régimes antérieurs à 1935 (y compris la Caisse de retraite des employés de l'Intercolonial et des chemins de fer de l'Île-du-Prince-Édouard)	7.3	7.0	0.1
Total	$33.4	$29.6	$3.8

L'augmentation vient surtout de ce que le barème de contribution a été relevé avec l'adoption du régime de 1959. Pour la même raison, le passif assumé relativement au service antérieur est passé de $325 millions à $395 millions. Les retraités et leurs ayants droit ont reçu en 1962, sous les différents régimes de retraite du Canadien National, le montant de $35.0 millions, non compris les versements effectués conformément à la loi des caisses de retraite ferroviaires des États-Unis. A la fin de l'année, 29,431 personnes touchaient de telles pensions.

Loi CN-CP

Les secteurs qui se prêtent à une action conjointe ont été explorés au cours de discussions avec le Canadien Pacifique.

Conseil d'administration

Le Conseil d'administration a eu à déplorer le décès, survenu le 8 novembre 1962, de l'un de ses membres, M. W. A. Colquhoun, qui avait rendu de précieux services depuis sa nomination au Conseil le 1er octobre 1961.

Perspectives d'avenir

Les pages qui précèdent relatent les améliorations et les changements apportés aux services, à l'organisation et aux installations de cette vaste entreprise de transport qu'est le CN. La nouvelle structure administrative, qui existe depuis trois ans, a aidé à améliorer les recettes et a insufflé un nouvel enthousiasme dans l'ensemble du Réseau. La nouvelle organisation facilite la décentralisation de l'autorité et assouplit le fonctionnement des services pour permettre de mieux servir les clients à l'échelon local. Le Conseil d'administration et la Direction du CN, toutefois, estiment que les réalisations de 1962 et des années précédentes, durant lesquelles les installations du CN on été grandement rénovées, sont pour ainsi dire écrasées sous le poids de la dette à long terme, de sorte que le bilan financier ne reflète pas le travail réel qui s'accomplit.

Durant l'année, l'industrie des transports en général et les chemins de fer en particulier ont suscité beaucoup d'attention. Les recettes des dernières années ne suffisant pas à assurer le versement de l'intérêt sur la dette à long terme du Canadien National, d'aucuns en ont conclu que la Compagnie n'avait pas réussi, comme elle se le proposait, à s'administrer efficacement selon les normes du monde des affaires et les exigences de la concurrence en matière de transport. Ces allégations en ont fait naître d'autres selon lesquelles le CN, pour faire face aux besoins nouveaux de l'industrie des transports, utiliserait de façon déloyale certains services et certains taux de transport sans s'assurer de leur rentabilité. La Compagnie ne fait rien de tel. Formulées dans un tel contexte, ces critiques, ces allusions au déficit d'ensemble nuisent aux intérêts commerciaux de la Compagnie et tendent à saper l'enthousiasme dont le personnel a besoin pour continuer d'assurer un service à la fois excellent et économique.

Le Conseil d'administration juge donc essentiel, pour le bien public, de formuler diverses observations sur la situation actuelle du CN et sur ses perspectives d'avenir.

La Commission royale d'enquête sur les transports, qu'a dirigée M. MacPherson, a reconnu que les chemins de fer assurent un certain nombre de services non rentables. Elle a recommandé de libérer les chemins de fer des fardeaux que la tradition, la loi ou la politique d'État ont imposés. Il s'agit là surtout du transport des céréales à des taux déterminés par la loi, du transport des voyageurs dans certains cas, et de l'ensemble des services sur certaines lignes à faible trafic. D'une façon générale, la Commission a préconisé la rationalisation progressive de certains services et de certaines installations et a

recommandé qu'on rembourse aux chemins de fer les pertes résultant du maintien de services qui, bien que non rentables, sont considérés par l'autorité publique comme essentiels au bien-être du pays.

Le gouvernement a été saisi d'un projet de refonte de la structure financière du CN afin que le bilan donne à l'avenir une idée plus juste des affaires de la Compagnie. Il s'agit en définitive de reconnaître que les réserves d'amortissement de la Compagnie sont insuffisantes parce que la comptabilité d'amortissement n'a pas été étendue au matériel avant 1940, aux hôtels avant 1954, et à la voie, aux structures et aux autres propriétés matérielles avant 1956, année où la Commission des Transports du Canada a obligé des chemins de fer canadiens à utiliser la Classification uniforme des comptes, laquelle comprend la comptabilité d'amortissement. L'insuffisance de ces réserves a réduit les possibilités d'autofinancement du CN. Si on l'avait adoptée plus tôt sous sa forme actuelle, la comptabilité d'amortissement aurait mis à la disposition du CN des montants supplémentaires fort considérables qui auraient servi à financer la majeure partie du programme de rénovation des installations et aurait réduit de beaucoup les emprunts et les intérêts qui s'y rattachent.

Dans l'optique des vœux de la Commission MacPherson et du projet de refonte financière de la Compagnie, le CN a établi un plan d'ensemble à longue échéance. Ce plan montre que les déficits n'ont rien d'essentiellement chronique et qu'il y aurait moyen, dans un avenir prévisible, d'accuser un excédent financier. Cet objectif est certainement réaliste: si l'on avait donné pleinement suite au rapport MacPherson en 1962 et au projet de refonte financière, le sommaire montrerait un léger excédent d'environ $10 millions.

L'avenir des Chemins de fer Nationaux est intimement lié à celui du Canada; une saine ambiance, tant pour ce qui est de la finance que de la concurrence, permettra au Réseau de mieux servir la nation tout entière.

Le Conseil d'administration est heureux de rendre hommage une fois de plus à tout le personnel du Réseau pour ses bons et loyaux services.

(*D. Gordon*)
Présenté au nom du Conseil d'administration

Montréal, le 14 mars 1963.

DIRECTION

Donald Gordon, C.M.G., LL.D., D.C.L., directeur général
N. J. MacMillan, C.R., vice-président exécutif
S. F. Dingle, vice-président du réseau
R. H. Tarr, vice-président et adjoint exécutif
R. T. Vaughan, secrétaire de la compagnie
K. E. Dowd, M.D., C.M., F.A.C.S., médecin-chef
C. A. Harris, directeur des relations extérieures
E. A. Spearing, M.B.E., directeur des enquêtes

Comptabilité et finance

J. L. Toole, vice-président
L. J. Mills, O.B.E., contrôleur
E. J. Denyar, trésorier

Services routiers

F. A. Gaffney, vice-président

Contentieux

H. C. Friel, C.R., vice-président
Lionel Côté, C.R., avocat-en-chef
A. D. McDonald, C.R., avocat-en-chef

Personnel et relations ouvrières

W. T. Wilson, vice-président
T. A. Johnstone, vice-président adjoint, relations ouvrières
George Lach, vice-président adjoint, personnel

Achats et magasins

E. A. Bromley, vice-président
T. M. Pye, agent général des achats

Recherche et développement

O. M. Solandt, O.B.E., M.D., D.Sc., vice-président
D. F. Purves, vice-président adjoint

Ventes

A. H. Hart, vice-président
E. A. Ryder, vice-président adjoint
G. R. Johnston, directeur général des ventes-marchandises
Pierre Delagrave, M.B.E., directeur général des ventes-voyageurs

Transport et entretien

J. W. Demcoe, vice-président
D. M. Trotter, vice-président adjoint

Région de l'Atlantique

H. C. Grayston, vice-président, Moncton
E. J. Cooke, directeur général
E. K. House, directeur, secteur de Terre-Neuve, Saint-Jean
E. P. Stephenson, directeur, secteur des Maritimes, Moncton
C.-A. Bérubé, directeur, secteur des Chaleurs, Campbellton

Région du Saint-Laurent

J. A. McDonald, vice-président, Montréal
J.-E. Gauthier, directeur général
J.-A. Lambert, directeur, secteur de Québec, Québec
J.-P. Blanchet, directeur adjoint, secteur de Québec.
J. E. Brenan, directeur, secteur de Montréal, Montréal
J.-H. Richer, directeur adjoint, secteur de Montréal
J. F. Roberts, directeur, secteur de Champlain, Montréal
J. A. Pollock, directeur, secteur de Rideau, Belleville

Région des Grands-Lacs

Eric Wynne, vice-président, Toronto
W. C. Bowra, directeur général
J. H. Spicer, directeur, secteur de Toronto, Toronto
R. H. Menary, directeur adjoint, secteur de Toronto
C. J. Morris, directeur, secteur de London, London
G. H. Bloomfield, directeur, secteur de l'Ontario-Nord, Capréol

Région des Prairies

D. V. Gonder, vice-président, Winnipeg
N. T. Walton, directeur général
J. D. Hayes, directeur, secteur de la Tête-des-Lacs, Port-Arthur
L. H. Gooding, directeur, secteur de Winnipeg, Winnipeg
A. R. Williams, directeur adjoint, secteur de Winnipeg
H. J. Fast, directeur, secteur de l'Assiniboine, Winnipeg
E. S. Barker, directeur, secteur de la Baie-d'Hudson
A. Skinner, directeur, secteur de la Saskatchewan, Saskatoon
A. E. Street, directeur adjoint, secteur de la Saskatchewan

Région des Montagnes

G. R. Graham, vice-président, Edmonton
W. D. McPherson, directeur général
W. B. Jackson, directeur, secteur d'Edmonton, Edmonton
G. F. Middleton, directeur, secteur de Calgary, Calgary
R. A. Wyman, directeur, secteur de la Colombie-Britannique, Vancouver
H. G. Wortman, directeur adjoint, secteur de la Colombie-Britannique, Prince George

Grand Trunk Western Railroad

H. A. Sanders, vice-président et directeur général, Détroit

Télécommunications

J. R. White, directeur général, Toronto
H. J. Clarke, directeur général adjoint.

Hôtels

S. S. Chambers, directeur général, Montréal

Services européens

J. C. Kenkel, directeur général, Londres, Angleterre

COMPAGNIES COMPRISES DANS LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

Canadian National Railway Company
Canadian National Express Company
Canadian National Hotels, Limited
Canadian National Railways (France)
Canadian National Realties, Limited
Canadian National Steamship Company, Limited
Canadian National Telegraph Company
Canadian National Transfer Company
Canadian National Transportation, Limited
The Canadian National Railways Securities Trust
The Canadian Northern Quebec Railway Company
The Central Counties Railway Company
Eastern Transport Limited
East-West Transport Ltd.
Empire Freightways Limited
The Great North Western Telegraph Company of Canada
Hoar Transport Company Limited
Husband Transport Limited
Midland Superior Express Limited
The Minnesota and Manitoba Railroad Company
The Minnesota and Ontario Bridge Company
Montalta Holdings Limited
Montreal and Southern Counties Railway Company
The Montreal Stock Yards Company
The Montreal Warehousing Company
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited
The Quebec and Lake St. John Railway Company
Sydney Transfer and Storage Limited
The Toronto-Peterborough Transport Company, Limited
Wacos Holdings Limited
Yellowknife Telephone Company
Central Vermont Railway, Inc.
Central Vermont Transportation Company
Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company
Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company
Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company
Grand Trunk Western Railroad Company

En plus, les chemins de fer du gouvernement canadien ont été confiés aux chemins de fer Nationaux du Canada et font partie du réseau.

ÉTATS FINANCIERS ET STATISTIQUES

	Page
Bilan consolidé	208, 209
Commentaires relatifs aux états consolidés	209, 210
État consolidé des revenus	211
État des immobilisations	212
État de l'amortissement inscrit	212
Dette à long terme et avoir propre des actionnaires	213, 214
Placements dans les installations ferroviaires et terminales en exploitation conjointe	215
Source et affectation des fonds	215
Inventaire du matériel roulant	216
Longueur en milles des lignes exploitées	216
Bilan des caisses fiduciaires de retraite	217
État de la réserve des caisses fiduciaires de retraite	218
État statistique de l'exploitation du rail	219, 220
État statistique des 25 dernières années	221

BILAN CONSOLIDÉ ARRÊTÉ AU 31 DÉCEMBRE 1962

ACTIF

Disponibilités		
Encaisse	$ 50,063,093	
Dettes actives	80,162,420	
Fournitures et approvisionnements	70,424,977	
Autres disponibilités	15,761,981	
A recevoir de l'État à compte de déficit	9,335,454	$ 225,747,925
Caisse d'assurances		15,000,000
Placements dans les compagnies affiliées non consolidées		
Air Canada	242,471,000	
Installations ferroviaires et terminales en exploitation conjointe	48,616,893	291,087,893
Immobilisations		
Voies	2,436,377,513	
Matériel	1,333,945,691	
Autres	120,586,057	
	3,890,909,261	
Moins amortissement inscrit	738,344,856	3,152,564,405
Autres valeurs actives et imputations aux années suivantes		
Autres placements	3,678,609	
Paiements anticipés	2,508,520	
Escompte non amorti sur dette à long terme	21,665,337	
Autres valeurs actives	27,867,747	
Imputations aux années suivantes	13,000,829	69,721,042
		$ 3,754,121,265

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

A l'honorable Ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

J'ai examiné le bilan consolidé du Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1962 et l'état consolidé des revenus pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, compte tenu d'une réserve en ce qui a trait à l'accumulation de l'amortissement avant l'adoption de la méthode d'amortissement expliquée à la note 1, le bilan consolidé précité et l'état consolidé des revenus s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter l'état véritable et exact des affaires du Réseau au 31 décembre 1962 et les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, au meilleur de ma connaissance et selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres du Réseau, et selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente.

De plus, à mon avis, je déclare que les livres de comptabilité requis ont été tenus par le Réseau, et que les transactions dont j'ai pris connaissance ont été effectuées dans les limites de ses pouvoirs.

J. A. de Lalanne,
Comptable agréé.

le 28 février 1963

BILAN CONSOLIDÉ ARRÊTÉ AU 31 DÉCEMBRE 1962

PASSIF

Exigibilités		
Dettes passives	$ 72,509,749	
Frais courus	21,260,194	
Autres exigibilités	2,445,046	
		$ 96,214,989
Provisions pour assurances		15,000,000
Autres valeurs passives et imputations aux années suivantes		28,084,224
Dette à long terme		
Titres obligataires	1,633,319,073	
Prêts et obligations de l'État	209,026,793	
		1,842,345,866

AVOIR PROPRE DES ACTIONNAIRES

État canadien		
6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company	359,963,017	
968,746,872 actions privilégiées, 4%, de la Canadian National Railway Company	968,746,872	
Capitaux fournis par l'État aux Chemins de fer du gouvernement canadien	439,267,036	
	1,767,976,925	
Capital-actions de filiales détenu par le public	4,499,261	
		1,772,476,186
		$3,754,121,265

Les notes suivantes font partie intégrante du présent bilan.

Le Contrôleur,
L. J. Mills

COMMENTAIRES RELATIFS AUX ÉTATS CONSOLIDÉS AU 31 DÉCEMBRE 1962

Note 1. Immobilisations

Les additions survenues depuis le 1er janvier 1923 ont été consignées au prix coûtant; la valeur attribuée aux immeubles et au matériel qui furent rattachés au Réseau le 1er janvier 1923 mais qui ne furent ni supprimés ni remplacés par la suite est celle qui figurait dans les livres des divers chemins de fer à l'origine du Réseau.

Amortissement des lignes canadiennes: on a continué à appliquer en 1962 la comptabilité d'amortissement utilisée, depuis 1940 pour le matériel, depuis 1954 pour les hôtels, et depuis 1956 pour les voies, les emprises et les autres biens matériels sauf les terrains. Les taux utilisés sont fondés sur la durée prévue des propriétés, mais ne compensent pas l'amortissement non inscrit antérieurement selon la comptabilité de renouvellement et de désaffectation alors en vigueur, ni le déclassement accéléré du matériel qu'il a fallu remplacer pour accroître le rendement.

Amortissement des lignes américaines: on a continué à appliquer cette année la comptabilité de renouvellement pour les voies et la comptabilité d'amortissement pour le matériel et les autres biens matériels à l'exception des terrains, conformément aux règlements de l'Interstate Commerce Commission.

Note 2. Fournitures et approvisionnements

Les chiffres que donne l'inventaire sont fondés sur le prix d'achat moyen pondéré pour les traverses, les rails et le combustible; sur les factures les plus récentes, pour les fournitures neuves de magasins généraux; sur l'évaluation utilitaire ou la valeur de revente, pour les fournitures usagées, désuètes ou hors d'usage.

Note 3. Montants à percevoir du gouvernement canadien.

Les dettes actives incluent les montants suivants à percevoir du gouvernement canadien:

(i) La Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises a expiré le 30 avril 1962. Un projet de loi visant à proroger cette mesure a été présenté au Parlement mais il n'avait pas encore été adopté au 31 décembre 1962. A la demande du ministre des Finances, la Compagnie a continué à accorder aux expéditeurs les taux réduits prévus par la loi, même si elle était expirée. Le montant estimatif qui doit revenir à la Compagnie en vertu de cette entente et qui a été inscrit aux livres pour la période allant du 1er mai 1962 au 31 décembre 1962 est de $6,574,042.

(ii) Dans les crédits supplémentaires A de l'année financière terminée le 31 mars 1963, qui ont été déposés à la Chambre des communes, le poste 213a prévoyait le versement de $50 millions à titre de subvention intérimaire rattachée au rapport de la Commission royale d'enquête sur les problèmes ferroviaires. La Loi des subsides nº 7, 1962, a autorisé le versement des onze douzièmes de ce montant. Au 31 décembre 1962, le versement du dernier douzième n'avait pas encore été autorisé. La Compagnie a inclus dans ses comptes le montant de $2,500,000, selon une estimation de ce qui lui était dû pour le mois de décembre 1962.

Note 4. Voie maritime du Saint-Laurent

Les dépenses faites par la Compagnie relativement à la dérivation ferroviaire et au réaménagement des abords du pont Victoria nécessités par la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent sont incluses dans les «autres placements» en attendant que l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent paye la réclamation de la Compagnie au montant de $14.0 millions, y compris les intérêts.

Note 5. Capital-actions.

Le capital-actions de la Canadian National Railway Company (à l'exception des actions privilégiées à quatre pour cent) et la mise de fonds de Sa Majesté dans les Chemins de fer du gouvernement canadien sont compris dans la dette nette du Canada et figurent dans l'historique de l'aide de l'État aux chemins de fer comme l'indiquent les Comptes publics du Canada.

Note 6. Engagements importants

(a) Caisses de retraite:

La Compagnie a remis une reconnaissance écrite au Fiduciaire des Caisses de retraite pour un montant n'excédant pas $395,000,000, relativement aux engagements qui découlent du service antérieur des employés non retraités.

(b) Vacances payées:

Conformément à son habitude, la Compagnie n'a pas inscrit sa dette relativement aux vacances gagnées en 1962 qui seront payées en 1963.

(c) Chicago & Western Indiana Railroad Company:

La Grand Trunk Western Railroad Company se porte conjointement et solidairement garante, avec quatre autres propriétaires, du capital et de l'intérêt en ce qui touche les obligations à fonds d'amortissement de la Chicago & Western Indiana Railroad Company, au montant de $11,766,000, portant intérêt à 4⅛%, données en nantissement de première hypothèque et venant à échéance le 1er mai 1982. De plus, les propriétaires sont tenus de verser à la caisse d'amortissement les montants annuels qui assureront le remboursement des obligations à l'échéance et le paiement de l'intérêt en temps et lieu; à supposer qu'aucun autre propriétaire ne faillisse à ses obligations, la quote-part de la Grand Trunk Western est égale au cinquième des dits montants annuels.

(d) The Belt Railway Company of Chicago:

La Grand Trunk Western Railroad Company se porte conjointement et solidairement garante, avec onze autres propriétaires, du capital, de l'intérêt et des versements au fonds d'amortissement en ce qui touche les obligations de première hypothèque à fonds d'amortissement de la Belt Railway Company of Chicago, Série A, au montant de $37,250,000, portant intérêt à 4⅛% et venant à échéance le 15 août 1987. Chacun des propriétaires est tenu de verser un montant correspondant à l'utilisation qu'il a faite des installations de la Belt Railway au cours des trois années précédentes. Durant les trois ans qui se sont terminés le 31 décembre 1962, la part d'utilisation du Grand Trunk Western a été d'environ 3% du total.

(e) Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company;

La Grand Trunk Western Railroad Company se porte conjointement et solidairement garante, avec un autre propriétaire, du capital, de l'intérêt et des versements au fonds d'amortissement en ce qui touche les obligations de première hypothèque de la Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company, Série A, 3¼%, 30 ans, au montant de $2,708,000 et venant à échéance le 1er décembre 1982.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES REVENUS

	1962	1961
Recettes d'exploitation du chemin de fer		
Marchandises	$529,307,712	$513,949,260
Manœuvres, surestaries, etc.	18,491,545	16,007,554
Voyageurs	34,331,531	34,793,498
Voitures-lits, v.-restaurants, v.-salons, etc.	9,645,296	8,649,032
Transports postaux	11,030,572	11,650,454
Messageries	46,963,146	43,256,496
Télécommunications	36,706,570	32,930,780
Autres	21,645,902	21,190,099
Subvention intérimaire—Commission royale d'enquête sur les transports	30,202,480	27,878,000
Total des recettes d'exploitation	738,324,754	710,305,173
Dépenses d'exploitation du chemin de fer		
Entretien de la voie	165,724,315	166,739,542
Entretien du matériel	148,450,417	147,654,757
Ventes	16,361,800	16,398,837
Transport	317,044,854	311,629,593
Divers	6,152,519	6,369,685
Général	58,704,428	53,293,780
Impôts courus—chemin de fer	23,355,682	19,791,374
Location de matériel et de propriétés exploitées en commun	3,088,665	270,197
Total des dépenses d'exploitation	738,882,680	722,147,583
Perte nette d'exploitation du chemin de fer	557,926	11,842,410
Autres revenus		
Loyers divers	2,063,882	1,680,997
Revenus de biens étrangers au rail	2,593,296	1,168,553
Revenus des hôtels	2,285,971	1,621,091
Dividendes	239,617	299,616
Intérêts	1,935,809	1,490,865
Divers	5,018,487	749,426
Total des autres revenus	14,137,062	7,010,548
Excédent ou *déficit*, non compris l'intérêt sur la dette à long terme	13,579,136	*4,831,862*
Service des intérêts		
Intérêts sur les obligations	67,798,723	69,055,215
Intérêts sur les prêts de l'État	3,770,596	1,480,367
Amortissement de l'escompte sur obligations	2,448,047	2,451,660
Total, intérêt sur la dette à long terme	74,017,366	72,987,242
Moins l'intérêt sur les prêts à Air Canada	11,518,776	10,511,332
Intérêt net sur la dette à long terme	62,498,590	62,475,910
Déficit	*$48,919,454*	*$67,307,772*

ÉTAT DES IMMOBILISATIONS

Immobilisations au 31 décembre 1961			$3,828,338,463
IMMOBILISATIONS EN 1962			
Nouvelles lignes et voies de dérivation	$ 8,043,056		
Améliorations à la voie	32,933,506		
Grands centres ferroviaires	10,332,465		
Voies de triage et embranchements	1,957,902		
Bâtiments	3,792,216		
Sécurité aux passages à niveau	569,529		
Signaux	3,370,802		
Machinerie: voie et ateliers	2,001,692		
Autres installations	2,615,533		
Télécommunications	11,688,249		
	77,304,950		
Lignes secondaires	5,577,981		
Hôtels	1,846,787		
Matériel	28,757,943		
		$ 113,487,661	
Dépenses du gouvernement canadien afférentes aux Chemins de fer du gouvernement canadien		1,363,994	
Biens des sociétés acquises		7,948,679	
Additions aux biens matériels en 1962		122,800,334	
Moins désaffectations en 1962		60,229,536	
			62,570,798
Immobilisations au 31 décembre 1962			$3,890,909,261

ÉTAT DE L'AMORTISSEMENT INSCRIT

Amortissement inscrit au 31 décembre 1961			$ 681,880,200
PLUS AMORTISSEMENT POUR L'EXERCICE			
Voie	$ 48,506,258		
Matériel	44,886,598		
Autres biens matériels	2,525,238		
		$ 95,918,094	
Amortissement inscrit des entreprises acquises		3,782,272	
		99,700,366	
Moins montants afférents aux désaffectations		43,235,710	56,464,656
Amortissement inscrit au 31 décembre 1962			$ 738,344,856

DETTE À LONG TERME

Taux %	Échéance (voir note)		Devise de paiement	Montant au 31 déc. 1961	Transactions en 1962 Augmentation ou *diminution*	Montant au 31 déc. 1962
		TITRES OBLIGATAIRES				
3	1er janv. 1962	Grand Trunk Pacific	$ can., am. ou £ St.	$ 26,465,130	*$ 26,465,130*	
4	1er janv. 1962	Grand Trunk Pacific	$ can., am. ou £ St	7,999,074	*7,999,074*	
2¾	1er fév. 1963 *a*	Canadien National 8 ans 1½ mois	$ can.	250,000,000		$ 250,000,000
5½	15 déc. 1964 *b, i*	Canadien National 5 ans	$ can.	198,989,000	*278,000*	198,711,000
3	3 janv. 1966 *c*	Canadien National 17 ans	$ can.	35,000,000		35,000,000
2¾	2 janv. 1967 *d*	Canadien National 20 ans	$ can.	50,000,000		50,000,000
4½	1er avril 1967 *i*	Canadian National 6½ ans	$ can.	72,750,000	*450,000*	72,300,000
5	15 mai 1968 *i*	Canadien National 9 ans	$ can.	56,400,000	*600,000*	55,800,000
2⅞	15 sept. 1969 *e*	Canadien National 20 ans	$ can.	70,000,000		70,000,000
2⅞	16 janv. 1971 *f*	Canadien National 21 ans	$ can.	40,000,000		40,000,000
5½	15 déc. 1971 *i, j*	Canadian National 12 ans	$ can.	11,000	278,000	289,000
3¾	1er fév. 1974 *g*	Canadien National 20 ans	$ can.	200,000,000		200,000,000
2¾	15 juin 1975 *h*	Canadien National 25 ans	$ am.	6,000,000		6,000,000
5	15 mai 1977 *i*	Canadien National 18 ans	$ can.	85,950,000	*1,350,000*	84,600,000
4	1er fév. 1981	Canadien National 23 ans	$ can.	300,000,000		300,000,000
5¾	1er janv. 1985 *i*	Canadien National 25 ans	$ can.	99,500,000		99,500,000
5	1er oct. 1987 *i*	Canadien National 27 ans	$ can.	171,500,000	*2,825,000*	168,675,000
4½	15 sept. 1979	Grand Trunk Western	$ can., am.	400,000		400,000
5½	Perpétuelles	Buffalo & Lake Huron (oblig. 1re hypothèque)	£ Sterling	795,366		795,366
5½	Perpétuelles	Buffalo & Lake Huron (oblig. 2e hypothèque)	£ Sterling	1,228,399		1,228,399
5	Perpétuelles	Obligations diverses	£ Sterling	88,972	*68,664*	20,308
		Total des titres obligataires		1,673,076,941	*39,757,868*	1,633,319,073

DETTE À LONG TERME—*Fin*

	Devise de paiement	Montant au 31 déc. 1961	Transactions en 1962 Augmentation ou *diminution*	Montant au 31 déc. 1962
PRÊTS ET OBLIGATIONS DE L'ÉTAT				
Loi sur la révision du capital: obligations 1er janv. 1972	$ can.	100,000,000		100,000,000
Chemins de fer du gouvernement canadien: avances pour capital d'exploitation	$ can.	16,983,762		16,983,762
Lois de finance et de garantie: prêts	$ can.	45,571,000	12,635,244	58,206,244
Loi de remboursement, 1955: prêts pour rachat de dettes	$ can.	2,038,388	31,798,399	33,836,787
Total des prêts et obligations de l'État		164,593,150	44,433,643	209,026,793
Total de la dette à long terme		$1,837,670,091	$ 4,675,775	$1,842,345,866

NOTE:

a) Rachetable au pair à partir du 1er fév. 1961
b) Échangeable jusqu'au 15 juin 1964 inclus contre l'obligation à 5½% venant à échéance le 15 déc. 1971
c) Rachetable au pair à partir du 3 janv. 1961
d) Rachetable au pair à partir du 2 janv. 1964
e) Rachetable au pair à partir du 15 sept. 1964
f) Rachetable au pair à partir du 16 janv. 1966
g) Rachetable au pair à partir du 1er fév. 1972
h) Rachetable jusqu'au 14 juin 1962 inclus, à 101½; différentes primes de remboursement par la suite
i) Possibilité d'achat de ½ ou 1% des émissions primitives, chaque trimestre, par prélèvement sur des caisses d'achat fonctionnant en conformité des conditions s'appliquant à chaque émission
j) Émis en remplacement d'obligations à 5½% venant à échéance le 15 décembre 1964

AVOIR PROPRE DES ACTIONNAIRES

ÉTAT CANADIEN			
Actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company	$ 359,963,017		$ 359,963,017
Actions privilégiées, à 4%, de la Canadian National Railway Company	946,807,207	$ 21,939,665	968,746,872
Capitaux fournis par l'État aux Chemins de fer du gouvernement canadien	437,903,042	1,363,994	439,267,036
Total, État	1,744,673,266	23,303,659	1,767,976,925
Capital-actions de filiales détenu par le public	4,499,273	*12*	4,499,261
AVOIR TOTAL DES ACTIONNAIRES	$1,749,172,539	$ 23,303,647	$1,772,476,186

PLACEMENTS DANS LES INSTALLATIONS FERROVIAIRES ET TERMINALES EN EXPLOITATION CONJOINTE

	Pourcentage des actions détenues	Placement au 31 déc. 1961	Transactions en 1962 augmentation ou *diminution*	Placement au 31 déc. 1962
The Belt Railway Company of Chicago				
Capital-actions	8.33	$ 240,000		$ 240,000
Avances		74,512	$ *27,781*	46,731
Chicago & Western Indiana Railroad Company				
Capital-actions	20	1,000,000		1,000,000
Avances		6,802,461	311,408	7,113,869
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company				
Capital-actions	50	1,500,000		1,500,000
Detroit Terminal Railroad Company				
Capital-actions	50	1,000,000		1,000,000
Northern Alberta Railways Company				
Capital-actions	50	8,540,000		8,540,000
Obligations	50	16,902,500		16,902,500
The Public Markets, Limited				
Capital-actions	50	575,000		575,000
Railway Express Agency, Inc.				
Capital-actions	0.6	600		600
Avances		173,493		173,493
The Shawinigan Falls Terminal Railway Company				
Capital-actions	50	62,500		62,500
The Toronto Terminals Railway Company				
Capital-actions	50	250,000		250,000
Obligations	50	11,202,200	*190,000*	11,012,200
Avances		200,000		200,000
Total		$ 48,523,266	$ 93,627	$48,616,893

SOURCE ET AFFECTATION DES FONDS EN 1962

Source des fonds	
Montant à recouvrer du gouvernement canadien pour le déficit de l'année (l'acompte de $39,584,000 reçu avant le 31 décembre 1962 y compris)	$ 48,919,454
Augmentation de la dette à long terme	4,675,775
Amortissement	95,918,094
Émissions d'actions privilégiées à 4%	21,939,665
Autres (net)	10,718,542
Total	$182,171,530
Affectation des fonds	
Déficit de l'année	$ 48,919,454
Additions aux immobilisations	113,487,661
Avances à Air Canada	9,800,000
Augmentation du capital d'exploitation	9,964,415
Total	$182,171,530

INVENTAIRE DU MATÉRIEL ROULANT

Au 31 décembre 1962

Matériel de traction	
Diesel-électriques	2,125
Électriques	27
Générateurs de vapeur	108
Total	2,260
Matériel remorqué, marchandises	
Wagons: couverts, plats, à bestiaux	76,124
Wagons frigorifiques	5,279
Wagons: tombereaux, à trémies	23,774
Fourgons de queue et autres	1,951
Total	107,128
Matériel remorqué, voyageurs	
Voitures ordinaires	729
Voitures: lits, restaurants, salons, touristes	571
Wagons: poste, à bagages, à messageries	1,300
Autres	243
Total	2,843
Matériel de service	
Éléments utilisés	9,551
Matériel flottant	
Bacs transbordeurs	6
Vapeurs	14
Chalands, remorqueurs auxiliaires	12
Total	32

LONGUEUR EN MILLES DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1962

	Exploitation directe	En location	Droit de passage	Total
Première voie principale				
Région de l'Atlantique	3,802	1	83	3,886
Région du St-Laurent (y compris les lignes de la Nouvelle-Angleterre)	3,878	7	15	3,900
Région des Grands Lacs	3,328		16	3,344
Régions des Prairies (y compris le Duluth, Winnipeg et Pacific)	8,148		5	8,153
Région des Montagnes	4,066	35	85	4,186
Lignes du Grand Trunk Western	879	10	58	947
Lignes du Central Vermont	308		59	367
Total	24,409	53	321	24,783
Lignes du Canada	22,816	36	201	23,053
Lignes des États-Unis	1,593	17	120	1,730
Ensemble des voies				
Première voie principale	24,409	53	321	24,783
Autres voies principales	1,129		82	1,211
Embranchements, évitements et voies de triage	7,241	16	1,645	8,902
Total général	32,779	69	2,048	34,896

BILAN DES CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE AU 31 DÉCEMBRE 1962

ACTIF

Disponibilités			
Encaisse—Banques—Comptes courants		$ 212,438	
—Dépôts à terme		800,000	
—Dépôts, sociétés de fiducie		447,390	
		1,459,828	
Intérêt couru sur placements		3,933,096	
Dettes actives:			
Chemins de fer Nationaux du Canada—compte courant		2,096,784	
Banques, sociétés d'assurance et de fiducie concernant Hypothèques		263,459	$ 7,753,167
Placements			
Actions—prix coûtant (valeur du marché:	$ 42,753,228)	40,157,906	
Obligations—valeuram ortie (valeur du marché:	$255,908,364)	276,517,986	
Hypothèques—valeur amortie	$126,710,778		
moins les retenues	478,058	126,232,720	442,908,612
Chemins de fer Nationaux du Canada			
Passif assumé relativement au service antérieur des employés			395,000,000
			$ 845,661,779

PASSIF

Exigibilités	
Dettes passives	$ 62,694
Réserve pour pension	
Relative aux pensions en cours et à celles devant aller aux employés en activité en vertu des régimes de pension de 1935 et 1959	845,599,085
	$ 845,661,779

Note: La réserve pour pension comprend les contributions accumulées de certains employés en activité, y compris l'intérêt couru, détenues en fiducie en vertu des règlements du régime de pension de 1935 à savoir:

Fonds fiduciaire de rente	$ 11,337,872
Fonds fiduciaire de rente supplémentaire	2,300,349
	$ 13,638,221

Le Contrôleur,
L. J. Mills.

ÉTAT DE LA RÉSERVE DES CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE AU 31 DÉCEMBRE 1962

Réserve au 31 décembre 1961			$ 737,667,542
Additions à la réserve effectuées au cours de l'année			
Augmentation non consolidée du passif, rattachée au service antérieur reconnu par les Chemins de fer Nationaux du Canada		70,000,000	
Contributions des employés—			
relativement au service en cours	$ 17,598,249		
relativement aux déficits d'années antérieures	5,087,400		
	22,685,649		
Moins remboursements à la cessation du service, etc.	2,769,374	19,916,275	
Contributions de la Compagnie		26,271,742	
Intérêt acquis sur les contributions de la Compagnie et des employés		18,928,338	
			135,116,355
			872,783,897
Déductions sur la réserve effectuées au cours de l'année			
Pensions versées			27,184,812
Réserve au 31 décembre 1962			$ 845,599,085

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au Fiduciaire,
Fonds de Pension des Chemins de fer Nationaux.

J'ai examiné le bilan des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1962 relatives aux Plans de pension 1935 et 1959 des Chemins de fer Nationaux ainsi que l'état de la réserve des caisses fiduciaires de retraite pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, le bilan précité et l'état de la réserve pour pension s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter l'état véritable et exact des affaires des Fonds au 31 décembre 1962 et les résultats de leurs opérations pour l'année terminée à cette date, selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres des Fonds, et selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente.

De plus, à mon avis, je déclare que les livres de comptabilité requis ont été tenus par le fiduciaire, et que les transactions dont j'ai pris connaissance ont été effectuées dans les limites de ses pouvoirs.

J. A. de Lalanne,
Comptable agréé.

le 28 février 1963

ATTESTATION DE L'ACTUAIRE

Ceci atteste que la réserve de retraite apparaissant au bilan des caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada, qui s'élevait à $845,599,085 au 31 décembre 1962, constitue, à notre avis, une provision suffisante pour les obligations accumulées des pensions alors approuvées et en cours, des pensions non encore approuvées, et des pensions courues à la date ci-haut mentionnée relativement aux employés alors en activité en vertu des plans de 1935 et 1959, à l'exclusion des pensions accordées en vertu de plans antérieurs.

Denis R. J. George,
Dudley Funnell,
Membres de l'Institut des Actuaires.

William M. Mercer Limited

Montréal, le 19 février 1963

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL

	1962	1961	% d'augmentation ou de *diminution*
Trains-milles			
Service des marchandises	34,283,043	34,041,907	0.7
Service des voyageurs	18,096,980	19,576,875	*7.6*
Service des travaux	1,634,258	1,561,665	4.6
Total des trains-milles	54,014,281	55,180,447	*2.1*
Locomotives-milles			
Service des marchandises	34,545,765	34,299,804	0.7
Service des voyageurs	16,072,350	17,407,808	*7.7*
Manœuvres—lignes et triages	17,947,807	18,066,116	*0.7*
Service des travaux	1,657,702	1,583,756	4.7
Total des locomotives-milles	70,223,624	71,357,484	*1.6*
Wagons-milles			
Service des marchandises:			
Wagons chargés	1,110,109,898	1,092,918,197	1.6
Wagons vides	680,423,883	664,846,763	2.3
Autres	14,257,575	14,417,958	*1.1*
Fourgons de queue	35,075,508	34,420,941	1.9
Voitures ordinaires et mixtes	3,231,400	3,074,942	5.1
	1,843,098,264	1,809,678,801	1.8
Service des voyageurs:			
Voitures ordinaires et mixtes	39,278,731	42,009,734	*6.5*
Voitures-lits, voitures-salons et panoramiques	40,601,819	42,646,795	*4.8*
Voitures-restaurants	7,948,251	8,434,799	*5.8*
Automotrices	3,806,184	3,782,495	0.6
Autres (bagages, messageries, etc.)	79,132,838	84,810,887	*6.7*
Wagons chargés	1,423,952	2,523,331	*43.6*
Wagons vides	372,441	454,211	*18.0*
	172,564,216	184,662,252	*6.6*
Service des travaux	2,804,515	3,302,287	*15.1*
Total des wagons-milles	2,018,466,995	1,997,643,340	1.0
Tonnes-milles			
Tonnes-milles brutes—tous services (à l'exception des voitures des trains de voyageurs)	80,715,356,000	78,849,250,000	2.4
Tonnes-milles nettes—tous services	36,110,915,000	35,280,613,000	2.4
Longueur moyenne en milles des lignes exploitées	24,753.38	24,854.33	*0.4*
Trafic-marchandises			
Recettes marchandises	$ 529,307,712	513,949,260	3.0
Trafic commercial—tonnes transportées	78,384,773	76,022,886	3.1
Trafic commercial—tonnes-milles	35,595,425,349	34,723,214,717	2.5
Trains-heures, acheminement des marchandises	1,548,194	1,569,482	*1.4*
Moyennes par mille de voie:			
Recettes marchandises	$ 21,383	20,678	3.4
Trains-milles	1,385	1,370	1.1
Total des wagons-milles—trains de marchandises	73,827	72,241	2.2
Tonnes-milles—trafic commercial,	1,438,003	1,397,069	2.9
Tonnes-milles—tous trafics	1,458,828	1,419,496	2.8
Moyennes par wagon chargé-mille:			
Recettes marchandises	c. 47.6	46.9	1.5
Tonnes-milles—tous trafics	32.5	32.2	0.9

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL (suite)

		1962	1961	% d'augmentation ou de *diminution*
Trafic-marchandises (suite)				
Moyennes diverses:				
Recette par tonne	$	6.753	6.760	*0.1*
Recette par tonne-mille	c.	1.487	1.480	0.5
Trafic commercial—parcours par tonne		454.1	456.7	*0.6*
Wagons par train—chargés		32.4	32.2	0.6
Wagons par train—vides		19.8	19.5	1.5
Charge brute—trains de marchandises (en tonnes)		2,352	2,313	1.7
Charge nette—trains de marchandises (en tonnes)		1,053	1,035	1.7
Tonnes-milles brutes par heure de train de marchandises		52,085	50,172	3.8
Vitesse des trains—milles-heure		22.1	21.7	1.8
Parcours en milles des éléments Diesel par jour de disponibilité en bon état (non compris les éléments en réserve)		217	208	4.3
Trafic-voyageurs				
Recettes voyageurs	$	34,331,531	34,793,498	*1.3*
Voyageurs payants transportés		12,342,782	12,104,791	2.0
Voyageurs-milles payants		1,129,315,233	1,075,770,694	5.0
Moyennes par mille de voie:				
Recettes voyageurs	$	1,387	1,400	*0.9*
Trains-milles		731	788	*7.2*
Total des wagons-milles—trains de voyageurs		7,603	8,000	*5.0*
Voyageurs-milles payants		45,623	43,283	5.4
Moyennes par wagon-mille—voyageurs:				
Recettes voyageurs	c.	40.2	38.7	3.9
Voyageurs-milles payants		13.2	12.0	10.0
Moyennes diverses:				
Recette par voyageur	$	2.782	2.874	*3.2*
Recette par voyageur-mille	c.	3.040	3.234	*6.0*
Parcours moyen par voyageur (en milles)		91.5	88.9	2.9
Pourcentage de ponctualité—principaux trains de voyageurs		72.7	71.4	1.8
Parcours en milles des éléments Diesel par jour de disponibilité en bon état (non compris les éléments en réserve)		379	379	—
Résultats de l'exploitation				
Recettes totales d'exploitation par mille de voie	$	29,827	28,579	4.4
Dépenses totales d'exploitation par mille de voie		29,850	29,055	2.7
Perte nette d'exploitation du chemin de fer par mille de voie		23	476	*95.2*
Tonnage commercial transporté (suivant les catégories)				
Produits agricoles		13,464,634	14,402,246	*937,612*	*6.5*
Animaux et produits d'origine animale		662,726	737,974	*75,248*	*10.2*
Produits minéraux		27,108,716	26,624,648	484,068	1.8
Produits forestiers		9,096,858	8,413,443	683,415	8.1
Produits manufacturés et divers		27,256,436	24,999,336	2,257,100	9.0
Toutes les marchandises en wagons complets		77,589,370	75,177,647	2,411,723	3.2
Toutes les marchandises en lots brisés		795,403	845,239	*49,836*	*5.9*
Total général		78,384,773	76,022,886	2,361,887	3.1

ÉTAT STATISTIQUE DES 25 DERNIÈRES ANNÉES

Année	Recettes d'expl.	Frais d'expl.	Profit net ou *perte* nette d'expl. du rail	Autres revenus	Surplus ou *déficit* non compris les charges fixes	Intérêt sur la dette à long terme	Surplus ou *déficit*	Tonnes-milles commerciales	Recette par tonne-mille commerciale	Voyageurs-milles payants	Recette par voyageur-mille	Nombre moyen d'employés
	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Millions	c.	Millions	c.	
1938	$182,242	$184,375	*$ 2,133*	$ 1,271	*$ 862*	$53,452	*$54,314*	14,505	.964	892	2.030	79,940
1939	203,820	191,382	12,438	955	13,393	53,488	*40,095*	17,084	.938	875	2.035	81,672
1940	247,527	211,563	35,964	376	36,340	53,305	*16,965*	21,532	.904	1,125	1.929	86,366
1941	304,377	248,750	55,627	1,551	57,178	53,162	4,016	27,200	.881	1,762	1.810	95,362
1942	375,655	300,725	74,930	1,803	76,733	51,670	25,063	31,729	.909	2,708	1.784	100,651
1943	440,616	358,982	81,634	6,195	87,829	52,190	35,639	36,327	.894	3,619	1.848	106,893
1944	441,147	373,422	67,725	5,776	73,501	50,474	23,027	36,016	.893	3,697	1.888	108,278
1945	433,773	365,895	67,878	5,888	73,766	49,010	24,756	34,600	.915	3,338	1.953	110,591
1946	400,586	369,027	31,559	6,164	37,723	46,685	*8,962*	30,812	.975	2,289	2.190	109,809
1947	438,198	414,487	23,711	6,330	30,041	45,926	*15,885*	32,945	1.040	1,845	2.332	112,801
1948	491,270	481,094	10,176	2,633	12,809	46,342	*33,533*	32,943	1.195	1,755	2.368	115,395
1949	500,723	495,176	5,547	1,042	6,589	48,632	*42,043*	30,922	1.276	1,621	2.671	116,057
1950	553,831	513,387	40,444	3,717	44,161	47,422	*3,261*	31,988	1.394	1,408	2.834	116,347
1951	624,834	599,237	25,597	7,548	33,145	48,177	*15,032*	36,435	1.369	1,611	2.947	124,608
1952	675,219	655,725	19,494	6,063	25,557	25,415	142	38,430	1.397	1,635	2.964	131,297
1953	696,622	676,465	20,157	9,463	29,620	29,376	244	36,678	1.509	1,539	2.984	130,109
1954	640,637	639,998	639	3,130	3,769	32,527	*28,758*	32,882	1.529	1,472	2.973	122,237
1955	683,089	646,378	36,711	7,011	43,722	33,004	10,718	35,677	1.511	1,464	3.001	119,430
1956	774,801	728,009	46,792	11,068	57,860	31,783	26,077	41,935	1.461	1,501	3.054	126,639
1957	753,166	755,214	*2,048*	9,447	7,399	36,972	*29,573*	36,674	1.601	1,499	3.124	124,620
1958	704,947	719,211	*14,264*	9,194	*5,070*	46,521	*51,591*	35,077	1.554	1,269	3.270	113,086
1959	740,165	741,852	*1,687*	6,897	5,210	48,798	*43,588*	35,542	1.613	1,272	3.159	111,538
1960	693,141	705,818	*12,677*	6,203	*6,474*	61,023	*67,497*	34,011	1.547	1,208	3.171	104,155
1961	710,305	722,147	*11,842*	7,010	*4,832*	62,476	*67,308*	34,723	1.480	1,076	3.234	99,564
1962	738,325	738,883	*558*	14,137	13,579	62,498	*48,919*	35,595	1,487	1,129	3.040	97,922

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Gordon. Messieurs, nous avons l'habitude d'étudier le rapport en commençant par le premier chapitre intitulé «Aperçu financier», et d'étudier tous les problèmes que soulève cette partie. Afin que nous procédions avec ordre, j'espère que tous auront l'occasion de poser des questions et que les membres sauront collaborer avec moi. Deuxièmement, j'espère que les questions se rapporteront autant que possible à ces chapitres. Je crois que nous sommes maintenant prêts à étudier l'«Aperçu financier».

M. PRITTIE: Avant de commencer, je sais qu'on a déjà soulevé la question, mais M. Gordon a dû prendre trois quarts d'heure pour lire son rapport. Assurément, les membres auraient pu le lire avant. Cela ne pourrait-il pas se faire à l'avenir? Je suis d'accord avec les commentaires de M. Gordon concernant la date de nos réunions. Nous nous sommes réunis en juin et en juillet et nous aurions pu alors étudier le rapport. Voilà mon opinion. Je me demande si le ministre des Transports ne voudrait pas nous donner son avis au sujet de nos prochaines réunions. Ne pourrions-nous pas étudier le rapport de l'année 1963 au printemps?

L'HON. GEORGE J. MCILRAITH (*ministre des Transports*): Oui, j'ai fait part du problème au Comité et j'espère que ce sera possible. Nous devions adopter une foule de mesures législatives parce que nous avons eu deux élections la même année et nous devions mettre ordre à tous ces travaux accumulés. On n'avait même pas voté les prévisions budgétaires de 1962 quand la session a commencé et l'année 1963 était déjà passablement avancée. En conséquence, la Chambre n'a pas pu discuter de la formation de notre Comité avant de voter certaines lois. Le gouvernement devait tout simplement traiter des questions plus importantes afin d'assurer la bonne marche du pays.

Comme je l'ai déjà déclaré, j'espère qu'il sera possible de présenter au Comité le rapport annuel immédiatement après son dépôt qui se fait habituellement chaque année au mois de mars. En autant qu'il est de mon ressort, c'est bien ce que je désire que nous fassions.

M. BALCER: Je suis d'accord avec les remarques du ministre. Il n'y a aucune disposition légale qui oblige le Comité de siéger. De fait, le Comité n'a pas à approuver le rapport. En conséquence, il n'y a pas de raison particulière qui nous oblige à nous réunir présentement. Nous pourrions le faire en mars prochain sans enfreindre la loi.

M. MCILRAITH: En effet.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à commencer l'étude de l'«Aperçu financier»?

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je remarque que la page verte contient la liste des membres du Conseil d'administration. Les membres du Conseil d'Air-Canada sont-ils choisis parmi ceux-ci?

M. GORDON: Non, pas tous.

M. GRÉGOIRE: Cinq seulement?

M. GORDON: Le Conseil d'administration du National-Canadien nomme cinq membres. Ils ne font pas nécessairement partie du Conseil du National-Canadien: n'importe qui peut occuper ce poste. Mais, en réalité, nous avons toujours nommé cinq membres du Conseil d'administration du National-Canadien pour faire partie du Conseil d'Air-Canada.

M. GRÉGOIRE: Qui les nomme?

M. GORDON: Le Conseil d'administration du National-Canadien.

M. GRÉGOIRE: Le ministre des Transports doit-il approuver le choix des membres?

M. GORDON: Non. Le gouvernement nomme lui-même quatre membres au Conseil d'administration d'Air-Canada. Ils sont nommés par un arrêté en conseil.

Mais en vertu de la Loi d'Air-Canada, le National-Canadien choisit cinq de ses propres membres pour faire partie du Conseil d'administration d'Air-Canada.

M. GRÉGOIRE: En d'autres termes, ils forment la majorité des administrateurs d'Air-Canada.

M. GORDON: C'est exact.

M. GRÉGOIRE: C'est-à-dire qu'Air-Canada prend ses propres décisions. Mais comme le National-Canadien nomme cinq administrateurs, comment Air-Canada prend-il ses décisions?

M. GORDON: Ils agissent à titre personnel. Le National-Canadien nomme cinq membres et le gouvernement quatre. Chaque administrateur nommé au Conseil d'Air-Canada agit de sa propre initiative. C'est-à-dire que les cinq membres du National-Canadien ne votent pas en bloc, pour ainsi dire. Ils sont indépendants et ils sont libres de prendre leurs propres décisions en ce qui a trait aux problèmes d'Air-Canada vu qu'ils en sont des administrateurs. Bien entendu, ils possèdent tous les renseignements nécessaires pour jouer un rôle actif à la direction d'Air-Canada.

M. GRÉGOIRE: Mais ils agissent en qualité d'actionnaires du National-Canadien?

M. GORDON: Oui, ils représentent les actionnaires.

M. GRÉGOIRE: Vous connaissez la décision d'Air-Canada?

M. GORDON: Au Conseil d'administration, oui.

M. GRÉGOIRE: Vous a-t-on demandé votre avis?

M. GORDON: Il y a deux mois.

M. GRÉGOIRE: Je parle du 22 octobre, lorsque Air-Canada a choisi un nouvel avion.

M. GORDON: Je ne veux pas témoigner pour Air-Canada, mais je peux vous rappeler que M. McGregor a déjà affirmé à maintes reprises que le Conseil d'administration avait approuvé à l'unanimité le choix du nouvel avion.

M. CANTELON: Monsieur le président, une question de privilège. Est-ce que cette discussion se rattache à l'exploitation du National-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Oui, jusqu'ici, mais je voulais voir jusqu'où cela pouvait nous mener.

M. GRÉGOIRE: Au Conseil d'Air-Canada, les cinq membres du National-Canadien agissent-ils en tant que membres de cette dernière société?

M. GORDON: Qu'il soit entendu que les administrateurs d'Air-Canada prennent leurs propres décisions. Ils ne se prononcent pas en tant que représentants du National-Canadien.

M. GRÉGOIRE: Non, mais ils représentent les actionnaires et le National-Canadien est presque le seul, sinon l'unique actionnaire d'Air-Canada.

M. GORDON: En effet.

M. GRÉGOIRE: Ils deviennent administrateurs d'Air-Canada parce qu'ils sont actionnaires du National-Canadien?

M. GORDON: Avez-vous le texte de la Loi d'Air-Canada? Ils agissent comme administrateurs d'Air-Canada lorsqu'ils prennent une décision concernant Air-Canada.

M. GRÉGOIRE: Je sais, mais ils représentent aussi les actionnaires du National-Canadien.

M. GORDON: Non, ils sont nommés par le Conseil d'administration du National-Canadien conformément aux disposition de la Loi. Que dit la Loi? En avez-vous un exemplaire? Je lis l'article suivant tiré des Statuts revisés du Canada, Vol. IV, page 5378.

5. (1) La Corporation est placée sous la gestion d'un conseil d'administration composé de neuf personnes élues et nommées comme il est prescrit ci-dessous.

(2) Il n'est pas nécessaire qu'un administrateur soit actionnaire de la Corporation; mais nulle personne ne doit être élue ou nommée administrateur ou continuer de remplir sa charge comme tel si elle n'est pas un sujet britannique qui a continuellement résidé au Canada durant au moins cinq ans avant la date de son élection ou de sa nomination.

(3) Cinq administrateurs sont élus par les actionnaires de la Corporation, et quatre sont nommés par le gouverneur en conseil.

M. GRÉGOIRE: Je sais, mais je voudrais dire ceci: Air-Canada n'a qu'un seul actionnaire?

M. GORDON: En effet.

M. GRÉGOIRE: Et c'est le National-Canadien?

M. GORDON: C'est exact.

M. GRÉGOIRE: Le National-Canadien nomme cinq membres du Conseil d'administration d'Air-Canada, parce que le National-Canadien en est l'actionnaire.

M. GORDON: La Loi autorise les actionnaires à nommer cinq administrateurs que feront partie du Conseil d'Air-Canada.

M. GRÉGOIRE: Pour représenter le National-Canadien qui est l'unique actionnaire d'Air-Canada.

M. GORDON: Je ne comprends pas votre idée. Vous vous attaquez à un problème de droit et j'ai bien peur que cela ne dépasse un peu ma compétence.

M. GRÉGOIRE: En page 2 du rapport annuel de 1962 d'Air-Canada je lis: «Élus par les actionnaires: R. A. Brown, fils, Donald Gordon, J.-Louis Lévesque, H. I. Price, et W. G. Stewart.» Ils occupent ce poste parce qu'ils représentent les actionnaires et parce que le National-Canadien en est l'unique propriétaire; je sais aussi qu'ils prennent les intérêts du National-Canadien. Ils ne représentent que les intérêts du National-Canadien.

M. GORDON: Voilà le problème. Il y a là une distinction de droit que je ne crois pas devoir établir; je préférerais qu'un avocat l'établisse. Dès que les administrateurs sont nommés au Conseil d'Air-Canada, ils doivent remplir les fonctions que la Loi leur attribue. Dès lors, ils ne tombent pas sous la Loi du National-Canadien. Losqu'ils acceptent le poste, ils remplissent leurs fonctions conformément à la Loi d'Air-Canada.

M. GRÉGOIRE: Mais il demeure qu'en tant qu'actionnaires, ils prennent les intérêts des actionnaires.

M. MCILRAITH: Non, pas du tout.

M. GORDON: Je ne vous suis pas. Ils représentent les intérêts d'Air-Canada.

M. GRÉGOIRE: On doit assurer le capital: les actionnaires le fournissent et les actionnaires sont le National-Canadien.

M. LLOYD: Est-ce que ça nous aiderait si M. Gordon nous expliquait la différence qui existe entre une société ordinaire et une société comme Air-Canada qui exerce ses fonctions en vertu de la loi à laquelle il a fait brièvement allusion?

Je crois que M. Grégoire essaie de nous faire comprendre qu'ordinairement les actionnaires d'une société privée et ses administrateurs peuvent diriger une société filiale, en sorte que la société principale garde le premier rôle. Je crois que par ce genre de questions on essaie de faire la distinction entre une société de la Couronne et une société privée.

M. GRÉGOIRE: Il y a évidemment une différence.

M. LLOYD: Un instant, je vous prie.

M. GRÉGOIRE: Toutes les garanties sont données par le National-Canadien. Le National-Canadien qui détient tout le capital nomme cinq des neuf actionnaires. Ainsi lorsqu'ils décident des opérations d'Air-Canada, ces cinq membres doivent remplir leurs fonctions à la fois comme actionnaires du National-Canadien et comme administrateurs d'Air-Canada.

M. GORDON: Je pourrais peut-être éclaircir la situation, monsieur Grégoire, en affirmant, d'après l'expérience que j'ai acquise depuis que je suis au Conseil d'administration, qu'il n'existe aucune distinction entre un administrateur nommé par le National-Canadien ou par le gouvernement. Chaque administrateur exprime ses idées, vote et remplit sa tâche exactement de la même manière. Il n'existe donc aucune distinction entre les deux groupes.

M. GRÉGOIRE: Je comprends bien cela; toutefois je voudrais que vous m'expliquiez une chose très simple. Parmi les administrateurs d'Air-Canada, il y en a cinq qui sont nommés parce qu'ils représentent les actionnaires du National-Canadien?

M. MCILRAITH: Leur présence au Conseil est voulue par la Loi et non pas par le National-Canadien.

M. GORDON: J'ai déjà affirmé que, selon moi, ils exerçaient leurs fonctions conformément à la Loi d'Air-Canada. Vous touchez à une question de droit et je ne suis pas assez compétent pour vous répondre. Je ne vois pas où vous voulez en venir, aussi il serait peut-être préférable d'abandonner le sujet. Si vous désirez des explications juridiques je vous en trouverai.

M. GRÉGOIRE: Il est évident qu'ils représentent les actionnaires.

M. GORDON: Je ne vois pas cela.

M. GRÉGOIRE: Alors je ne peux pas poser les questions que je voudrais?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire, je crois que vous avez demandé à M. Gordon toutes les questions que vous vouliez poser sur le sujet.

M. GRÉGOIRE: Non.

Le PRÉSIDENT: Laissez-moi terminer, je vous prie. Nous n'allons pas reprendre le témoignage d'un autre rapport. Nous n'avons pas invité M. Gordon à cette fin.

M. GRÉGOIRE: J'ai une autre question à poser. Étiez-vous présent à la réunion du Conseil d'administration d'Air-Canada lorsqu'on a décidé de l'achat de l'avion?

M. GORDON: J'y assistais à titre d'administrateur d'Air-Canada. J'ai dû me prononcer avec les autres sur le choix de l'avion. J'étais présent lorsqu'on l'a proposé, j'ai entendu toutes les opinions et j'ai donné mon consentement en accord avec tous les autres administrateurs. Comme je l'ai déjà déclaré, M. McGregor a fait remarquer que le Conseil s'était prononcé à l'unanimité.

M. GRÉGOIRE: A-t-on remis le rapport du spécialiste de la société aux neuf administrateurs et en avez-vous pris connaissance?

M. GORDON: Certainement, je viens de vous dire que je l'ai vu. Je pense que M. McGregor a déjà témoigné à ce sujet, n'est-ce pas?

M. MCILRAITH: Oui.

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. GORDON: Monsieur Grégoire, vous me demandez en réalité si M. McGregor vous a dit la vérité.

M. GRÉGOIRE: Je n'ai jamais demandé cela.

M. GORDON: Est-ce que ce n'est pas le sens de votre question? Je peux vous assurer que tout ce que j'ai lu des déclarations de M. McGregor au sujet de la proposition au Conseil est tout à fait conforme à la réalité.

M. GRÉGOIRE: Ce n'est pas ce que je voulais savoir. Je voulais savoir si vous aviez vu le rapport, si vous l'aviez étudié et si vous étiez au courant de son contenu.

M. BÉCHARD *(Interprétation)*: Je croyais que nous étions ici pour étudier le rapport du National-Canadien et non celui d'Air-Canada.

Le PRÉSIDENT: (En français)

(Il n'y a pas d'interprétation)

M. GRÉGOIRE: J'aimerais poser une question suppémentaire au président du National-Canadien. Puis-je voir le rapport, s'il y en a un? Au sujet des administrateurs du National-Canadien et en particulier de ceux qui font partie du Conseil d'Air-Canada, cinq membres parmi les neuf administrateurs d'Air-Canada sont élus par les actionnaires qui ont des intérêts dans le National-Canadien et c'est ce qui fait l'objet de ma question. Je crois que vous devriez me permettre de poser des questions dans ce sens en ce qui a trait aux décisions qu'ont prises les membres d'Air-Canada, étant donné que les cinq représentants des actionnaires figurent au Conseil du National-Canadien.

M. PRITTIE: Je ne sais pas si je peux éclairer la situation d'une façon ou d'une autre, mais je pense que les cinq membres du National-Canadien qui figurent au Conseil d'Air-Canada ne forment pas un groupe faisant rapport au National-Canadien, mais siègent simplement à titre de membres du Conseil d'administration d'Air-Canada; n'est-ce pas? Ils ne remettent pas de rapport définitif à l'autre Conseil; est-ce que c'est exact?

Le PRÉSIDENT: A moins qu'il n'y ait d'autres question ou de mises au point supplémentaire, je suis prêt à rendre une décision à ce sujet. Je ne pense pas que ce soit une question de privilège. Je suis moi-même convaincu que M. Gordon témoigne ici en sa qualité de président du National-Canadien et nous ne devrions pas lui demander de répondre en tant qu'administrateur d'Air-Canada au sujet des problèmes que nous a expliqués à fond le président d'Air-Canada. Il y aurait répétition; par conséquent, je déclare ces questions irrégulières.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je voudrais répéter ce que je disais il y a un instant. Si un avocat de la société laisse entendre que les actionnaires ou que les administrateurs du National-Canadien sont les représentants des actionnaires au Conseil d'Air-Canada et que par conséquent ils ont double intérêt, je crois que tout en étudiant le rapport du National-Canadien, on devrait nous permettre de poser des questions à ce sujet. Je vous demanderais de réserver votre décision jusqu'à réception de la déclaration de l'avocat du National-Canadien sur ce point.

Le PRÉSIDENT: J'ai pris ma décision à ce sujet, mais vous pouvez en appeler si vous le désirez.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais que vous réserviez votre décision.

Le PRÉSIDENT: Non, je suis avocat moi aussi, et je comprends très bien la question. Je ne crois pas que nous ayons à en discuter plus longuement.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je pense que vous avez pris une décision un peu hâtive, d'autant plus que vous êtes avocat, car je ne crois pas que vous puissiez connaire mon idée avant que je l'aie exprimée en entier.

Le PRÉSIDENT: Je comprends votre point de vue.

M. LLOYD: Monsieur le président, vous devriez peut-être mettre votre décision aux voix.

Le PRÉSIDENT: M. Grégoire n'en a pas appelé de ma décision.

M. GRÉGOIRE: Je vais en appeler, si vous m'y obligez.

Le PRÉSIDENT: En appelez-vous de ma décision?

M. GRÉGOIRE: Je peux bien la faire si vous le voulez.

Le PRÉSIDENT: Je ne vous le demande pas. Ma décision est faite.

M. MONTEITH: Je ne crois pas qu'on puisse en appeler de la décision d'un président de comité parlementaire.

M. GRÉGOIRE: Si mon hypothèse est bonne et si j'en ai la confirmation d'un avocat du National-Canadien, vous placez l'interdit sur un aspect du rapport. Je pense que vous devriez remettre votre décision jusqu'à ce que vous connaissiez l'avis d'un avocat du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que l'opinion d'un avocat du National-Canadien puisse m'influencer parce que je ne pense pas qu'elle soit impartiale. Je crois avoir raison d'agir ainsi.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, nous ne traitons maintenant que du rapport du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant à l'étude du rapport du National-Canadien et je vous demande de tourner à la page 2, au paragraphe «aperçu financier». Est-ce qu'il y en a qui veulent poser des questions sur ce chapitre?

M. LLOYD: Monsieur le président, l'intérêt sur la dette à long terme se rattache à d'autres énoncés du rapport.

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Je m'intéresse à cette question sous l'aspect dont on la traite au chapitre «Perspectives d'avenir». Monsieur le président, je pense que nous pourrions peut-être passer outre aux parties qui précèdent «Perspectives d'avenir» parce que la plupart des articles reviennent dans ce dernier paragraphe; nous pouvons poser nos questions sur ce sujet. Les déclarations financières sont, en substance, des déclarations de fait. Au paragraphe «Perspectives d'avenir», on peut traiter tous les problèmes concernant l'intérêt, la dette à long terme, la structure financière, et les parcours.

M. MONTEITH: Ce dont vous parlez présentement est une synthèse de ce qui est expliqué en détail dans la déclaration.

M. LLOYD: En effet. Je me demande si nous ne pourrions pas simplement passer outre aux états financiers et les accepter comme déclarations de faits. Ainsi nous pourrions étudier les chapitres suivants qui traitent de l'exploitation et poser les questions d'ordre financier qui se rapportent aux différents chapitres.

Le PRÉSIDENT: Le Comité approuve-t-il cette proposition?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: On vient de proposer que les membres débattent les questions financières en étudiant les autres chapitres, mais on ne les empêchera pas, cependant, de poser des questions sur le chapitre de la finance.

M. GRÉGOIRE: Pourrons-nous interroger le témoin au sujet du rapport financier?

Le PRÉSIDENT: Oui, vous pouvez poser des questions à ce sujet pendant que nous étudions les autres chapitres.

M. GRÉGOIRE: Je voudrais poser quelques questions d'ordre général qui ne se rapportent peut-être pas à un chapitre en particulier. Monsieur Gordon, vous nous parlez d'une tendance au raffermissement économique qui s'est manifesté au Canada et qui a donné une impulsion nouvelle à l'industrie des transports et vous parlez ensuite d'une augmentation de revenus en tonnes-milles de 2.5 p. 100 par rapport à 1961. Pensez-vous que cette augmentation suit la tendance générale de l'économie canadienne? Est-elle supérieure ou inférieure?

M. GORDON: Si je comprends bien, vous me demandez si le National-Canadien a retiré sa part du raffermissement économique général. Oui, de façon générale, il a eu à peu près sa part.

M. GRÉGOIRE: Au deuxième paragraphe vous déclarez que le déficit a diminué de $18.4 millions par rapport à 1961?

M. GORDON: En effet.

M. GRÉGOIRE: Vous avez avancé que le calcul de l'amortissement avant 1940 n'était pas réaliste. Maintenant qu'on l'a calculé de façon plus juste, quand pensez-vous que le déficit du National-Canadien sera comblé et, selon vous, en combien d'années cela se fera-t-il?

M. GORDON: Je ne peux pas prédire en combien d'années cela se fera parce que cela dépend en partie des mesures que prendra le gouvernement. J'ai fait remarquer dans le rapport que si on avait approuvé nos propositions de refinancement du capital, dont nous avons saisi le gouvernement il y a déjà longtemps, ce qui aurait contrebalancé l'amortissement que nous aurions dû obtenir dès les premières années, et si on avait tenu compte des recommandations du rapport MacPherson, nous aurions enregistré un bénéfice cette année.

M. GRÉGOIRE: Pensez-vous qu'il y aura une diminution du déficit durant l'année qui suit celle du rapport?

M. GORDON: Voilà une autre difficulté que soulève l'étude du rapport à cette période de l'année. Vous me posez une question au sujet de l'année 1963. Je ne veux pas faire de pronostics parce que nous sommes en ce moment à la période de l'année où il est le plus difficile de juger des résultats finals.

M. GRÉGOIRE: Je voudrais poser une petite question à ce sujet. En tant qu'ancien membre du Conseil d'administration de la Banque du Canada, aimeriez-vous que celle-ci finance de nouveau votre dette sans intérêt?

M. GORDON: Je n'ai pas de commentaires à faire à ce sujet!

M. GRÉGOIRE: Seriez-vous en faveur de cela?

M. GORDON: Je vois le problème sous deux angles différents, car je ne suis pas personnellement en faveur d'un régime qui permettrait à la Banque du Canada de financer de nouveau sans intérêt.

M. GRÉGOIRE: Je pensais à la possibilité d'un échange entre deux sociétés de la couronne.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer au chapitre de la recherche et des embranchements à la page 6?

M. PRITTIE: En rapport avec les embranchements, vous pourriez peut-être nous parler de l'avancement du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves au cours de l'année dernière?

M. GORDON: Monsieur Demcoe, pouvez-vous nous fournir des renseignements à ce sujet?

M. J. W. DEMCOE (*Vice-président du transport et de l'entretien, National-Canadien*): Nous avons posé 224 milles de rail et à la fin de la semaine nous aurons terminé le 226e mille. Nous aurons alors fini notre travail de l'année en raison du froid.

M. PRITTIE: Sur combien de milles doit s'étendre le parcours?

M. DEMCOE: En tout, sur 430 milles.

M. FORBES: Quelle quantité de grain avez-vous expédiée à l'extérieur de cette région? Pouvez-vous nous donner une idée approximative?

M. GORDON: Nous pourrions vous trouver ces renseignements.

M. R. T. VAUGHAN (*Secrétaire du National-Canadien*): A la page 6 du rapport annuel, il est question des expéditions de grain sur ce parcours.

M. J. L. TOOLE (*Vice-président de la comptabilité et de la finance du National-Canadien*): A la fin de 1962, nous avions expédié environ 100 wagons de grain. J'ignore quels sont les chiffres de 1963.

M. GORDON: Comme l'indique le rapport, nous avions seulement 56 milles de parcours mis en exploitation à la fin d'octobre, ce qui explique que nous n'ayons transporté que 100 wagons en 1962.

M. BALCER: A quelle date terminerez-vous la construction du chemin de fer?

M. GORDON: Voulez-vous savoir quand il sera mis en exploitation.

M. BALCER: Oui, quand commencerez-vous à vous en servir?

M. DEMCOE: Nous pensons en terminer la construction et le mettre en exploitation en 1966.

M. GORDON: Nous espérions devancer cette date, mais c'est celle à laquelle nous nous sommes engagés à le terminer. Notre avancement dépendra beaucoup de celui de la mine et des pressions que les dirigeants de la mine exerceront sur nous. Cependant notre date-limite demeure l'année 1966.

M. BALCER: Croyez-vous qu'on exploitera la mine en 1966?

M. GORDON: Oui, il se peut même qu'on l'exploite avant cela. Nous avons proposé l'année 1966 parce que la mine n'était pas encore exploitée, mais il est évident que notre avancement se fonde sur celui de la mine. On m'apprend que son exploitation est en bonne voie et il se peut que les dirigeants réclament nos services plus tôt qu'ils ne le pensaient. Nous sommes en train de discuter de cette question avec eux et si nous pouvons devancer la date-limite, nous le ferons.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, nous avons sauté si rapidement le chapitre de la recherche que je n'ai pas eu l'occasion de poser une seule question.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez poser vos questions sur n'importe quel chapitre du rapport.

M. DEACHMAN: Je voudrais vous interroger au sujet des réalisations de 1962 dans la mise au point de divers wagons spécialement adaptés au transport des produits forestiers (billes et copeaux de bois à pâte, sciage, etc.) ou conçus pour mieux protéger le papier journal et d'autres produits contre les chocs et les avaries. Pouvez-vous nous parler de ce qui s'est fait dans ce domaine et quand utiliserez-vous ces nouveaux wagons?

M. GORDON: Quelques-uns sont actuellement en usage et on se sert effectivement d'un bon nombre de ces wagons.

M. DEACHMAN: Si je comprends bien, ce chapitre ne traite que de l'expérimentation des divers wagons.

M. GORDON: Il ne se rapporte qu'à 1962. A cette époque, nous n'en étions qu'au stade de l'expérimentation, mais présentement nous les utilisons. Par exemple, les wagons ouverts servent au transport des sciages.

M. DEACHMAN: Vous utilisez les wagons ouverts pour transporter les sciages?

M. GORDON: Monsieur Demcoe, pouvez-vous nous fournir quelques explications à ce sujet?

M. DEMCOE: Oui, nous nous servons du wagon a trémie pour transporter les sciages. Nous avons aussi enlevé le toit de certains vieux wagons d'automobiles que nous utilisons pour les copeaux de bois. Nous employons aussi des wagons couverts à cette fin. Cela dépend entièrement des moyens de chargement et de déchargement que possède l'industrie et du genre de wagon qu'elle désire utiliser.

M. DEACHMAN: Avant de passer à un autre sujet, je voudrais poser une dernière question. Je ne sais pas si je dois demander cela pendant que nous étudions ce chapitre, mais vu la crise actuelle du blé, serait-il possible de se servir des wagons de chemin de fer pour entreposer le blé?

M. GORDON: Cela n'est pas possible.

M. DEACHMAN: Pourrait-on garer les wagons sur les voies de garage afin d'y emmagasiner le blé, ou bien a-t-on déjà essayé cette solution?

M. GORDON: Nous ne voulons pas nous servir des wagons pour stocker le blé, si nous pouvons éviter de le faire. A la suite de la vente de blé à la Russie nous avons mis à exécution plusieurs moyens nouveaux qui nous permettront d'accélérer l'écoulement du blé et nous continuerons même d'en transporter au cours de l'hiver. Nous ne voulons pas que nos wagons servent d'entrepôts parce que cela nous occasionnerait une pure perte économique. De plus, je ne crois pas que nous ayons besoin de le faire. Il y a d'autres entrepôts ailleurs. Le véritable problème consiste à transporter le blé de son point de production aux ports de mer et à le transborder dans les navires.

M. DEACHMAN: Quelles furent les innovations apportées en rapport avec la présente crise?

M. GORDON: Par exemple, nous employons les wagons à ciel ouvert—comment appelez-vous ces wagons?

M. DEMCOE: Ce sont des wagons a trémies longitudinales.

M. GORDON: On emploie les wagons a trémies longitudinales pour transporter le grain. Nous les avons entrés à l'usine et nous leur avons dessiné un toit de contre-plaqué, comme mesure d'urgence afin que nous puissions employer ces wagons pour transporter le blé. Ils remplissent bien ce rôle. Nous avons aussi accéléré le trafic ferroviaire en général. Nous avons pris des mesures pour louer des locomotives supplémentaires, principalement aux États-Unis.

Monsieur Demcoe, pouvez-vous ajouter des renseignements au sujet des mesures visant à accélérer le transport.

M. DEMCOE: Nous essayons d'établir un va-et-vient aussi rapide que possible en ce qui a trait au chargement et au déchargement.

M. FORBES: Combien de boisseaux contiennent ces wagons rénovés?

M. DEMCOE: Environ 2,000.

M. FORBES: Est-ce à peu près ce que contiennent les wagons ordinaires.

M. DEMCOE: Oui.

M. GORDON: Au fait, ils contiennent un peu moins, n'est-ce pas?

M. DEMCOE: Je crois qu'en moyenne ils contiennent environ 1,980 boisseaux.

M. DEACHMAN: Selon vous, le transport ferroviaire durant la présente crise fait-il face adéquatement au transport du grain ou est-ce que des embouteillages résultent de la situation actuelle?

M. GORDON: Non. De fait, nous avons reçu, récemment, des lettres félicitant les deux réseaux ferroviaires de la façon efficace avec laquelle ils ont appliqué le programme de la Commission du blé. Je puis expliquer ainsi la situation. La Commission du blé définit un programme pour le transport d'un certain nombre de wagons à une certaine destination. Ce programme est synchronisé avec leurs programmes de chargement des bateaux. D'après le programme qu'ils ont tracé, nous sommes actuellement à jour.

M. RIDEOUT: Un des fonctionnaires peut-il vérifier cet énoncé. Les wagons-couverts servent a emmagasiner le blé parce qu'il y a refoulement de wagons dans les ports.

M. GORDON: On ne les emploie pas pour l'entreposage.

M. RIDEOUT: Ces wagons ne sont pas affectés à l'entreposage du blé, mais est-ce qu'ils y servent du fait qu'il y a refoulement?

M. GORDON: Je crois que le député veut établir si nous utilisons des wagons-couverts délibérément pour l'entreposage en hiver. Nous ne le faisons pas mais nous avons parfois une accumulation en attendant que le blé soit déchargé.

M. GRÉGOIRE: Quel pourcentage de la subvention payé par le gouvernement au réseau du National-Canadien est affecté au transport du blé?

M. GORDON: Aucune subvention ne s'applique directement au transport du blé. Ceci mettrait à exécution les recommandations de la commission MacPherson. Il y a eu un paiement intérimaire en attendant la mise en application du rapport de la commission MacPherson, mais je ne sais pas quelle portion en a été attribuée au transport du blé. C'est un paiement global.

M. GRÉGOIRE: Vous ne savez pas quelle portion s'applique au transport du blé.

M. GORDON: Aucun pourcentage n'est déterminé pour le transport du blé. Jusqu'à ce que la loi soit mise en vigueur, c'est un paiement global.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais demander au ministre du Transport si une partie de cette subvention ou de ce paiement intérimaire s'applique au mouvement du blé?

M. MCILRAITH: Les subventions dont vous parlez, monsieur Grégoire, s'appliquent toutes à 1962, alors que je n'étais pas ministre. Plusieurs subventions ont été payées, toutes ayant été annoncées à la Chambre des Communes, mais en autant que je sache aucune n'était spécifiquement désignée comme subvention en faveur du transport du blé.

M. GRÉGOIRE: Puisque nous traitons du rapport de 1962, ne serait-il pas préférable que l'ancien ministre des Transports réponde aux questions au nom du gouvernement?

M. MCILRAITH: Il a été relevé de ces fonctions.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs.

M. BÉCHARD (*Interprétation*): Monsieur Gordon, on mentionne dans le rapport une ligne de 57 milles dans la région de Gaspé entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts. Pourriez-vous nous dire en quoi consistait le relevé et combien il a coûté?

M. GORDON: A quelle partie du rapport vous reportez-vous?

M. BÉCHARD (*Interprétation*): C'est à la page sept du rapport et à ce paragraphe qui mentionne la ligne de 57 milles entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts.

M. GORDON: Je n'ai rien à ajouter à ce qu'énonce le rapport à ce sujet. Nous avons mené une enquête sur le tracé d'une ligne de 57 milles dans la région de Gaspé au Québec et le rapport est entre les mains du gouvernement.

M. BÉCHARD (*Interprétation*): Que fut le coût de cette enquête?

M. GORDON: Je ne crois pas devoir donner ce détail, monsieur McIlraith; ce rapport concerne le ministre. Vous parlez du coût de l'enquête?

M. BÉCHARD: Oui.

M. GORDON: L'enquête elle-même ne fut pas dispendieuse. Cela s'élevait à environ $60,000 ou $70,000 à quelques milliers de dollars près.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais poser une autre question.

M. BÉCHARD (*Interprétation*): Sera-t-il profitable de développer cette ligne, ou cela augmentera-t-il davantage le déficit.

M. GORDON: Si je comprends bien votre question, vous me demandez d'émettre une opinion au nom du National-Canadien au sujet de cette ligne?

M. BÉCHARD: Oui.

M. GORDON: Monsieur le président, j'aimerais demander au ministre si, à son point de vue, il est dans l'ordre d'émettre une opinion qui a trait à un rapport que j'ai déposé à son intention.

M. MCILRAITH: Non, je ne crois pas que ce soit régulier.

M. BALCER: Peut-être que je pourrais répondre à cette question. Cette question a été soulevée, à la Chambre, à plusieurs reprises et on y a répondu pendant que je remplissais les fonctions de ministre. Cette affaire a été discutée et l'explication a été que ce projet tend à l'amélioration d'une région souffrant de marasme. C'est la raison principale de ce projet.

M. MUIR (*Lisgar*): J'aimerais poser une question supplémentaire. Monsieur Gordon, prévoyez-vous que le Chemin de fer du Grand lac des Esclaves sera éventuellement rentable, ou est-ce un projet pour la mise en valeur de ces territoires.

M. GORDON: Le Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves a été discuté à un comité parlementaire de façon approfondie lorsque la loi a été votée. Il était bien entendu qu'il existait certaines garanties par rapport au trafic. La compagnie desservie garantit un certain chiffre d'affaires et nous tirerons de là les frais d'exploitation et d'entretien. En d'autres mots, nous joindrons sûrement les deux bouts si nous considérons notre mise de fonds. La possibilité d'un profit dépend entièrement du volume de trafic en plus de cette garantie minimum. Personnellement, je crois qu'à la longue les profits seront satisfaisants. Je ne puis qu'exprimer une opinion à ce stade.

M. MUIR (*Lisgar*): Il n'y a pas de doute que cette région se développera?

M. GORDON: Aucun doute là-dessus. Ceci amènera un nouveau trafic. Je ne puis prédire quand ni comment les améliorations se feront puisque certaines d'entre elles découleront de découvertes minières et autres du même genre.

En ce qui a trait à l'autre remarque de M. Balcer, rappelons qu'on a justifié la ligne Matane-Sainte-Anne-des-Monts devant le comité parlementaire à l'époque où la loi fut votée, il y a quelques temps. On trouve dans le hansard le rapport détaillé de la réunion de ce comité.

M. ROCK: Monsieur Gordon, je constate que, dans ce rapport, en ce qui a trait à l'expansion, principalement à la recherche, on ne fait aucune mention des wagons devant servir aux abonnés. Il semble que toute l'expansion et toute la recherche aient visé à améliorer le transport des marchandises plutôt que celui des voyageurs. Le service accordé aux gens de la banlieue m'intéresse vivement. J'aimerais savoir si des recherches ont été faites sur la possibilité d'acheter ces wagons à deux étages pour le service des gens de banlieue, ou si vous avez l'intention de cesser ce service dans les régions métropolitaines du Canada.

M. GORDON: Nous avons fait quelques recherches concernant les wagons de voyageurs mais seulement en rapport avec nos lignes principales. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire ni même recommandable de s'engager dans une recherche sur le service en banlieue. Nous ne voulons pas encourager ce service parce que nécessairement nous y perdons. Si nous faisons quelque chose à ce sujet, ce sera seulement en collaboration avec les régions métropolitaines qui désireront ce service.

Nous sommes actuellement en pourparlers avec les autorités municipales de Montréal et de Toronto. Si nous pouvons en venir à une entente d'après laquelle nous pourrons établir un service de banlieue à mesure que nos lignes deviendront disponibles d'après certaines rénovations en cours, et si la municipalité veut garantir une ristourne minimum, nous serions prêts à collaborer.

Mais, comme je l'ai affirmé plusieurs fois en public, nous n'augmentons pas ce service tel que conçu actuellement, s'il est possible de faire autrement.

M. ROCK: J'aimerais poser une autre question. Avez-vous l'intention de mettre en commun certaines lignes faisant partie du réseau du tunnel de la ville de Montréal? Plusieurs articles, parus dans les journaux, il y a quelque temps, mentionnaient quelque chose du genre pour la ligne du Nord. Ces rumeurs sont-elles fondées?

M. GORDON: La principale chose que nous ayons discutée avec la ville de Montréal et au sujet de laquelle nous lui avons fait une proposition est en rapport avec le tunnel du Mont-Royal et comment il s'intégrerait dans le métro. Mais, rappelez-vous que même si nous avons apporté certains redressements au sujet du tunnel et du service des abonnés pour en augmenter la capacité, cela n'entre pas dans le cadre des recherches pour le service des abonnés. Deuxièmement, pour régler la situation à Montréal et à Toronto, il ne s'agit pas d'instituer un service d'abonnés comme celui que nous avons actuellement en vigueur; le problème ne sera résolu que par un service de communication rapide qui est bien différent de celui que procure un réseau ferroviaire. Par conséquent, une autorité métropolitaine devrait, à mon sens, se rendre responsable d'un tel système, utilisant nos lignes quand elles font l'affaire, conformément à la manière dont nous établissions un système de transit rapide. Mais nous ne sommes pas prêts, en tant que compagnie ferroviaire, à donner un service rapide; nous ne croyons pas que ce soit notre affaire.

M. ROCK: La discussion engagée avec la ville de Montréal portait donc plutôt sur la location de vos lignes à un réseau métropolitain plutôt que sur la vente de cette propriété?

M. GORDON: Il y a plusieurs façons d'aborder ce problème. En ce moment, nous en discutons beaucoup tant avec la ville de Montréal qu'avec Toronto. Il faut obtenir l'avis des intéressés.

Une des principales difficultés qu'ont à affronter Montréal et Toronto, c'est le coût exorbitant d'un service qui, à mon sens, ne profite que partiellement à la ville; cela déborde la ville et il est difficile de déterminer qui paiera parce que les régions avoisinantes jouissent de tous les bénéfices tandis que le fardeau financier repose sur la ville principale.

M. ROCK: Je ne partage pas entièrement votre opinion à ce sujet. Que vous vous en serviez ou non, la ligne existe. Si vous interrompez le service aux abonnés, l'entretien de ces lignes ne cesse pas pour autant. Je ne fais pas allusion au National-Canadien maintenant mais le rapport d'une autre compagnie inscrit un certain montant pour l'entretien de la ligne et même si le service aux abonnés n'existait pas, il faudrait encourir les frais de l'entretien.

M. GORDON: Vous avez partiellement raison. Tout dépend de l'emplacement de la ligne. Certaines lignes ne sont pas utilisées du tout pour le transport des marchandises, dans ce cas c'est différent. Si vous avez une ligne mixte alors vous devez tenir compte de la répartition du coût entre le trafic-marchandises et le trafic-voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rideout, désirez-vous poser une question?

M. RIDEOUT: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions en rapport avec la rénovation à Moncton, tel qu'on en fait mention dans la deuxième partie de la page 7.

J'en causais avec M. Rudnikoff au début de la semaine à Montréal et il me disait qu'on y construirait un nouveau marché d'aliments et qu'on a entrepris des négociations en ce sens et aussi en vue d'un hôtel pour automobilistes.

M. PRITTIE: Puis-je demander, monsieur le président, que l'on finisse de traiter des embranchements avant de s'attaquer aux immeubles.

Le PRÉSIDENT: Vraiment, monsieur Prittie, je crois que nous avons sauté d'un point à l'autre. Taut que la question se rapporte à ce paragraphe, je crois que nous devrions continuer.

M. RIDEOUT: Si j'ai bonne souvenance de l'entente, une des clauses précisait que la rénovation des 25 acres devait se terminer vers la fin de 1963. Comme vous le savez, il y a eu très peu d'activité à cet endroit durant l'année écoulée depuis que l'immeuble du terminus central et la gare ont été construits et je me demande si les négociations sont en cours pour le marché d'aliments et l'hôtel pour automobilistes à cet endroit?

M. GORDON: Je ne me souviens pas qu'on ait fixé une date d'expiration. Voici brièvement quels sont les faits. M. Rudnikoff, comme homme d'affaires, s'est entendu avec nous en ce qui concerne la mise en valeur de ces 26 acres; Il paie loyer pour ce terrain et je ne crois pas qu'on ait imposé une limite au temps qu'il prendra pour le mettre en valeur.

Cela le regarde. Si je comprends bien, il discute actuellement plusieurs projets qui pourraient être appropriés pour cette région et cela le regarde.

M. RIDEOUT: Donc, le rapport que j'ai n'est que pure rumeur. On ne permettra point à M. Rudnikoff de se retirer de ses ententes légales actuelles par rapport à ce terrain.

M. GORDON: Parlez-vous d'après des renseignements que vous auriez recueillis à Moncton et que je ne connais pas? Je n'ai pas entendu parler de cela du tout.

M. RIDEOUT: Je regrette mais je croyais que vous en aviez entendu parler. J'ai causé avec M. Rudnikoff plus tôt à Montréal.

M. GORDON: Je ne sais rien à ce sujet.

M. RIDEOUT: Maintenant, en ce qui a trait à la nouvelle gare de Moncton, comme vous le savez probablement, les critiques ont été très vives et on en a même parlé comme étant une boîte à soulier musicale. Je veux vous demander si vous pensez venir à Moncton pour examiner les installations ferroviaires et la gare qu'on y a aménagées. Je ne crois pas que vous l'ayez encore vue, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, il y a eu des commentaires au sujet de la nouvelle gare. Cependant, je me fie davantage au jugement et aux énoncés du vice-président de la région, M. Grayston. On m'a répété ce qui avait été dit au conseil municipal. Toutefois, M. Grayston a fait remarquer que la nouvelle gare se prêtera à toutes les demandes d'un trafic ferroviaire normal. Il a aussi établi pourquoi celle-ci diffère de l'ancienne gare, bâtie depuis 1897. Cette gare avait d'inutiles coins et recoins et avait été construite pour faire face aux besoins d'un autre âge. Nous avons maintenant un immeuble qui est moderne et de conception aérodynamique et nous faisons plein usage de tout l'espace à notre disposition. M. Grayston a certifié que, d'après son jugement, la gare répondait à tous les besoins actuels et que, si on venait à prouver le contraire, il serait facile de corriger la situation.

M. RIDEOUT: Je me demandais tout simplement si vous ou quelqu'un chargé par vous viendriez à Moncton pour émettre une opinion là-dessus.

M. GORDON: Comme vous le savez, je vais à Moncton de temps en temps et j'irai certainement de nouveau. Je serai alors heureux de me rendre à votre désir.

M. RIDEOUT: Comme vous le savez, les gens doivent attendre à l'extérieur sur le quai. Il n'y a aucun abri. Nos gens étaient habitués à un abri. Je sais que les citoyens de Moncton, quoi qu'en dise M. Gordon...

M. GORDON: Puis-je vous faire remarquer qu'il ne s'agit pas d'une opinion personnelle. M. Grayston est responsable de cette région: il est le vice-président

de la région. D'après l'organisation de la compagnie, nous avons décentralisé et la responsabilité repose sur M. Grayston. Il connaît bien mieux les besoins locaux que moi ou qui que soit à Montréal. Il se tient au courant de la situation locale.

Monsieur Rideout, j'ai sous la main plusieurs éditoriaux qui indiquent clairement que plusieurs personnes se sont couvertes de ridicule par leur critique.

M. RIDEOUT: Oui, je constate que cela est partiellement vrai.

M. GORDON: Si vous le désirez, je vais vous lire les extraits en rapport avec ces critiques.

M. RIDEOUT: Je les ai lus.

M. GORDON: Vous préféreriez que je ne les lise pas?

M. RIDEOUT: Cela me laisse indifférent. Je sais comment fonctionne le service des relations extérieures à cet endroit et ce qui a amené ces commentaires dans les journaux.

M. GORDON: Alors je ne les lirai pas.

M. LLOYD: J'en appelle au Règlement, monsieur le président. Je crois que la dernière question posée à M. Gordon voulait établir la possibilité de doter d'un toit la plate-forme extérieure.

M. RIDEOUT: Ce n'est qu'un aspect de la question.

M. LLOYD: M. Gordon pourrait-il répondre à cette question d'une façon positive.

M. GORDON: Quelle est cette question?

M. LLOYD: L'honorable député a posé des questions spécifiques et je me demande si vous avez les renseignements qu'il demande.

M. GORDON: La question, telle que je l'ai comprise, se rapporte à un projet de rénovation dont s'occupe M. Rudnikoff, qui en est l'instigateur. J'ai oublié le nom de sa compagnie. Mais vous vouliez savoir si ce projet avait été annulé. Je n'ai aucun renseignement là-dessus mais je ne crois pas qu'il en soit ainsi.

En ce qui a trait à la gare, on a énoncé des opinions à ce sujet et, comme je l'ai dit, M. Grayston est le fonctionnaire responsable de la région. A mon sens, il a bien répondu aux critiques et il a de plus obtenu l'appui des journaux.

M. RIDEOUT: Et moi, je sais comment fonctionne le service des relations extérieures à Moncton.

M. GORDON: Monsieur Rideout, je ne veux pas me laisser vexer et je vous assure que vous ne me vexerez pas, mais je ne crois pas qu'on doive laisser une allusion de ce genre passer inaperçue. M. Rideout, qui est à l'emploi du chemin de fer National-Canadien, n'a pas le droit d'affirmer une telle chose.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rideout, aviez-vous une question? Je crois que votre question portait sur les installations ferroviaires et que vous voulez savoir si on les améliorerait. Je crois que nous devrions nous en tenir aux faits.

M. RIDEOUT: Mais les faits sont là et les gens de Moncton déplorent amèrement la situation à Moncton. Je voulais que le président m'assure que lors de son prochain voyage à Moncton, il examinerait la gare et constaterait que les gens sont exposés aux quatre vents. Je veux qu'il examine la situation et c'est tout ce que je demande.

M. VAUGHAN: Vous voulez dire un toit, je suppose.

M. RIDEOUT: Oui. Nous en avons eu un pendant des années et les gens sont maintenant sans abri.

M. GORDON: Je m'informerai à ce sujet, monsieur Rideout.

M. RIDEOUT: De plus, la gare n'est pas assez grande.

M. GORDON: Nous ne nous entendons pas là-dessus. M. Grayston a affirmé très catégoriquement que nous ne prendrions pas le risque de bâtir trop grand. Il a dit: Nous avons des gares à d'autres endroits qui sont beaucoup plus grandes qu'il ne faut, mais elles ont été bâties pour faire face aux besoins d'un autre âge.

M. Grayston a dit que la gare de Moncton serait une des plus modernes au Canada et que le National-Canadien voulait que les installations ferroviaires de Moncton fasse l'admiration des Maritimes. Puis M. Grayston a ajouté:

On peut être assuré d'une chose: Moncton ne deviendra pas une gare d'arrêts sur demande.

M. RIDEOUT: On en a parlé comme d'une gare d'arrêt sur demande d'une boîte à souliers musicale.

M. GORDON: M. Grayston a fait échec à ces critiques. Les installations de cet endroit répondent aux besoins.

M. RIDEOUT: Alors, vous ne vous en occuperez pas?

M. GORDON: Je n'ai pas fait cette affirmation; j'ai dit que le vice-président avait la compétence voulue pour s'occuper des exigences locales et il s'en est occupé.

M. RIDEOUT: Mais le public ne l'entend pas de cette façon.

M. GORDON: Je ne pense pas comme vous. Vous n'êtes pas le public; vous êtes un seul homme.

M. GRÉGOIRE: Mais, monsieur Gordon, bien qu'il ne soit qu'une personne, il représente le public de cette région et ceci est un autre point de vue dont il faut tenir compte.

M. GORDON: Je ne crois pas qu'il représente le public dans ce cas-ci, et je puis le prouver. Il existe une différence d'opinion et il ne représente pas toutes les opinions.

M. GRÉGOIRE: Mais il est député et il représente le public dans la circonscription où Moncton est située.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Rideout a exprimé son opinion et que personne ne l'a empêché de dire ce qu'il en pensait.

Désirez-vous poser une question, monsieur Prittie?

M. PRITTIE: Oui, monsieur le président; 3,000 milles à l'Ouest. Ma question porte sur l'expédition du minerai de cuivre de la mine Bethlehem près d'Ashcroft en Colombie-Britannique. En 1962, une compagnie de transport par camions a acheté le contrat pour remorquer des centaines de tonnes de ce minerai par jour jusqu'à Vancouver pour expédition au Japon et je me demandais si le chemin de fer National-Canadien avait soumis un prix pour ce travail ou si le prix était trop élevé. Vous devez savoir qu'on a transporté un volume assez considérable de minerai.

M. GORDON: Je ne puis répondre à votre question tout de suite. Je note votre question et je consulterai mes dossiers. Vous avez bien dit Ashcroft?

M. PRITTIE: Une compagnie de transport par camions s'occupait de l'expédition de centaines de tonnes par jour jusqu'à Vancouver pour expédition vers le Japon.

M. GORDON: Je vais voir à trouver des renseignements là-dessus pour la prochaine réunion.

M. BÉCHARD (*français*):

M. GORDON: Je regrette, monsieur Béchard, mais l'interprétation simultanée ne fonctionne pas.

M. BÉCHARD: Quelles ont été les réalisations au sujet de Matane depuis l'adoption du rapport le 31 décembre, 1962.

M. GORDON: Nous avons seulement mené l'enquête que mentionne le rapport. L'enquête a été menée par le National-Canadien en tant qu'agent du gouvernement. Un rapport certifié a été déposé chez l'ancien ministre des Transports et je suppose qu'il a été transmis au ministre des Transports actuel et nous n'en avons pas entendu parler depuis.

M. GRÉGOIRE: J'ai une question supplémentaire, monsieur le président. Puis-je demander au ministre si, en tenant compte des conclusions de ce rapport, cette ligne sera construite?

M. MCILRAITH: Comme je l'ai dit à la Chambre, aucune décision n'a été prise.

M. MUIR (*Lisgar*): Si je puis faire voyager M. Gordon 1,500 milles de plus j'aimerais lui poser une question.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, puis-je mener jusqu'à sa conclusion le point que j'ai soulevé. C'est la deuxième fois que nous nous éloignons du sujet.

M. MUIR (*Lisgar*): Bien, allez-y, mais que ce soit court.

M. GRÉGOIRE: Je puis poser autant de questions que je le désire, et vous pourrez faire de même votre tour venu. Quand pensez-vous que les conclusions de ce rapport seront présentées à la Chambre?

M. MCILRAITH: Je ne sais pas si on leur rendra compte de ce rapport puisque c'est un rapport soumis par le National-Canadien au gouvernement. Mais, de toute façon la décision que nous prendrons sera annoncée à la Chambre si elle siège à ce temps-là. De toute façon, la Chambre a eu bien des occasions d'entendre parler de ce sujet-là.

M. GRÉGOIRE: Sera-t-il possible de faire part de cette décision durant la présente session.

M. MCILRAITH: J'en doute beaucoup.

M. GRÉGOIRE: Je suppose que la présente session se terminera avant Noël d'après une entente.

M. MCILRAITH: Je ne crois pas qu'on prenne une décision d'ici là.

M. BÉCHARD (*français*):

M. MCILRAITH: Je regrette mais le système d'interprétation a cessé de fonctionner il y a quelques minutes.

M. BÉCHARD: Est-ce après la soumission du rapport par le National-Canadien qu'on a découvert une augmentation du montant prévu pour ce chemin de fer. Était-ce plus élevé qu'on ne l'avait d'abord cru?

M. MCILRAITH: Vos questions se rapportent au contenu du rapport et je ne crois même pas qu'on doive le dévoiler aussi légèrement. Je ne crois même pas qu'on doive en dévoiler le contenu d'aucune façon. Le statut fixe le coût estimatif du chemin de fer et bien des discussions se sont engagées dans le public concernant le coût réel du chemin de fer. Dans ces discussions, on a fixé un prix sensiblement plus élevé que celui donné dans la loi. Mais, je n'aime pas à m'aventurer dans ce domaine avant qu'on ait pris une décision et qu'on puisse discuter adéquatement de toute l'affaire à la Chambre.

M. PUGH: J'ai une question à ajouter. Est-ce l'augmentation du coût qui retarde la décision?

M. MCILRAITH: C'est qu'il faudrait amender la loi et nous voulons juger ce que l'on devrait faire dans les circonstances.

M. PUGH: Mais est-ce que l'augmentation du coût est la principale raison?

M. MCILRAITH: Je ne crois pas qu'on devrait m'acculer au mur ainsi.

M. PUGH: Diriez-vous que l'augmentation du coût est un des facteurs principaux?

M. MCILRAITH: Oui, certainement; pas l'augmentation du coût, le coût tout simplement. Vous dites augmentation du coût; augmentation par rapport à quoi?

M. PUGH: Par rapport au coût initial.

M. MCILRAITH: Le coût initial n'est qu'un chiffre dans une loi. Il s'agit du coût réel du chemin de fer qu'on se propose de bâtir. C'est un des facteurs; il en existe d'autres aussi.

M. PUGH: Mais, au tout début de l'affaire, on a fixé un prix après bien des études techniques.

M. MCILRAITH: Je ne désire pas corroborer que plusieurs études techniques ont précédé l'évaluation. Je dis tout simplement qu'il y a un chiffre dans la loi et nous sommes à examiner sur quelle base il a été fixé. Toute l'affaire tient à cela: quel sera le coût réel pour construire cette ligne de chemin de fer et en quoi consiste l'augmentation.

M. PUGH: Je crois que cela répond à mes questions.

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur le président, je crois qu'on a traité le sujet à fond et je retourne aux immeubles.

J'aimerais poser cette question à M. Gordon: maintenant que vous avez inauguré le triage de Symington à Winnipeg, avez-vous établi ou prévu un plan pour l'aménagement du terrain de la basse-ville?

M. GORDON: C'est une des régions qui fait l'objet d'études approfondies. On ne peut parler d'aucun plan défini encore pour Winnipeg.

M. MUIR (*Lisgar*): Croyez-vous que cette propriété sera remise à la ville dans l'avenir?

M. GORDON: Cela dépend du plan que nous pourrons établir.

J'ai énoncé une opinion que je crois pertinente là-dessus l'autre jour. Notre attitude sur la nouvelle mise en valeur des propriétés qui nous ont coûté des taxes élevées jusqu'à il y a cinq ans, se base sur le fait historique que le centre industriel de la plupart des villes canadiennes a été influencé par l'emplacement des installations ferroviaires tant au point de vue transport des marchandises que service aux voyageurs. C'est pourquoi il se trouve au cœur de la plupart des villes des propriétés du chemin de fer qui servent de point de départ à une nouvelle mise en valeur et à une rénovation de toute la basse-ville. Ceci s'accomplit généralement d'après les plans communs de la compagnie ferroviaire, des autorités municipales et autres ainsi que de l'entreprise privée. Il est juste de dire que le National-Canadien a fait preuve d'initiative ces dernières années pour aider au développement des propriétés mais nous n'avons pas investi nos propres deniers. Cela ne nous intéresse pas. Toutefois, nous essayons de réaliser des arrangements par lesquels nous pourrions faire servir nos propriétés, selon une norme d'affaires raisonnable, pour le développement proposé par les autorités municipales et l'entreprise privée.

M. MUIR (*Lisgar*): Est-ce dans vos plans de déménager les installations ferroviaires plus tard?

M. GORDON: Si le jeu en vaut la chandelle. Un des exemples les plus frappants de la situation que je décris se situe au centre de Montréal, Place Ville-Marie. Nous avons voulu, premièrement, intéresser l'entreprise à cette propriété. On en parlait comme d'un trou dans le centre de Montréal. La première étape fut de faire accepter nos idées qui allaient susciter de l'intérêt dans la propriété. Puis nous avons abordé plusieurs lanceurs de réalisations immobilières et avons engagé la discussion avec eux. Nous les avons convaincus de s'intéresser au

développement. Puis on a dressé un plan-clé dans lequel nous avons établi quelques idées directrices de sorte que tout ne se fasse pas à tâtons. Puis, ceux qui s'intéressaient au projet venaient en discuter.

Par exemple, il y a une superficie à occuper entre le bout de l'hôtel et l'immeuble de l'aviation internationale. Nous avons demandé des suggestions à cet effet et nous en avons reçu une demi-douzaine de différentes personnes qui exposaient ce qu'elles bâtiraient là. Puis nous avons conclu une entente selon laquelle nous louons l'espace à l'auteur du projet. Cette entente comporte plusieurs points: y aurons-nous une place? s'agira-t-il uniquement d'entreprise privée par laquelle nous profiterions du loyer du terrain?

M. MUIR (*Lisgar*): Mais vous avez toujours l'intention de faire entrer le train des voyageurs dans Montréal?

M. GORDON: Certes. Ces projets sont au-dessus des rails. Il s'agit de droits de surface que nous créons.

M. MUIR (*Lisgar*): Est-ce que Winnipeg sera l'objet de réalisations semblables?

M. GORDON: Il pourra s'agir d'un plan tout à fait différent. Mais, si on établissait à Winnipeg—Saskatoon ou Edmonton fournirait un bel exemple—un plan d'exploitation établi par la ville et qui mettrait en cause nos installations ferroviaires et si, pour mettre ce plan à exécution, on désirait se débarrasser de la gare, nous serions prêts à collaborer pour que le plan se réalise, mais il nous faudrait en venir à une entente raisonnable.

Bref, nous avons indiqué clairement que nous n'avons pas profité du fait que, dans bien des cas, notre propriété chevauche les artères principales où nous possédons des terrains d'importance capitale. Nous serions disposés à nous imposer certains inconvénients pour collaborer à l'exécution de tout programme local. Je ne crois pas qu'aucune initiative du genre ne soit projetée à Winnipeg pour l'instant.

M. LLOYD: Vous avez mentionné à plusieurs reprises la location de terrains. Le National-Canadien a-t-il l'habitude de préférer la location à bail des terrains ou leur vente en franc-alleu.

M. GORDON: Cela dépend du cas; nous préférons la location à bail dans la plupart des régions centrales en voie d'expansion, mais, en outre, nous nous occupons effectivement des ventes à forfait. L'avantage éventuel des chemins de fer détermine la modalité appropriée.

M. LLOYD: Seulement dans ce cas-là?

M. GORDON: En l'absence d'avantages éventuels pour notre chemin de fer, nous serions plus enclins à les vendre.

M. LLOYD: Depuis 1962, avez-vous conclu plusieurs ventes en franc-alleu à l'égard de lignes ferroviaires par comparaison aux locations à bail.

M. GORDON: Non, il s'est agi presque toujours de locations à bail.

M. LLOYD: Quel en est le résultat sur le plan financier. En général, comment se comparent ces résultats pour le chemin de fer et le bail à long terme n'aurait-il pas été plus avantageux pour vous dans la plupart des cas?

M. GORDON: D'habitude, oui.

M. LLOYD: Vous voulez dire par comparaison aux ventes en franc-alleu?

M. GORDON: Oui, cela dépend de l'emplacement. Voilà que j'hésite parce que j'essaie de me souvenir si l'affaire que j'ai à l'esprit pour le moment a déjà été rendue publique. Je ne mentionnerai aucun nom, mais il existe à Montréal un ensemble de terrains qu'une importante entreprise commerciale aménage actuellement et, en vue d'acquérir la superficie nécessaire au projet, cette entreprise doit réunir les propriétés qui en permettent l'accès. Nous possédions différents terrains dans cette zone et, en l'occurrence, nous vendrions à forfait.

M. LLOYD: En général, vous tentez de protéger vos frais inhérents d'expansion.

M. GORDON: En effet, nous essayons de tirer des profits du projet. Au cours de la mise en valeur résultant du développement, nous réclamons notre part de bénéfices, mais en même temps, nous ne voulons pas entraver une expansion quelconque qui se produirait en insistant pour louer à bail un lopin d'une importance capitale qui ne représente qu'une partie du tout.

M. LLOYD: De sorte que vous préférez la formule du bail?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Ceci, naturellement, suppose un procédé systématique. Vous avez mentionné avoir fait des appels d'offres et là où vous cherchez à établir un développement à bail, vous instituez certaines normes afin de sauvegarder l'élément de concurrence dans la liquidation.

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Mais je suppose que vous en arrivez au problème de déterminer le développement le plus avantageux non seulement dans l'intérêt des entreprises mais aussi dans celui du chemin de fer?

M. GORDON: En effet, nous devons peser les propositions qu'on nous fait. Ce n'est pas la même chose qu'un appel d'offres. Nous n'établissons pas de devis. Nous annonçons que nous avons tel terrain apte à être exploité et que nous aimerions recevoir des propositions, ensuite nous étudions ces propositions à la lumière de nos intérêts.

M. LLOYD: Et cette méthode laisse la responsabilité du problème des taxes municipales au promoteur de l'entreprise?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Il lui appartient donc de les acquitter?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Et ceci évite aux chemins de fer d'assumer la responsabilité locale des taxes à la municipalité?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Je n'ai pas l'esprit de clocher.

M. GORDON: Il appartient au promoteur de l'entreprise de régler la question avec la municipalité locale et de déterminer si cette dernière est disposée à encourager le projet.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, il se peut que le président ne veuille pas répondre à la question que je vais poser.

M. GORDON: Monsieur Rideout, je souhaiterais que vous ne fassiez pas de telles remarques. Je n'ai jamais refusé de répondre à vos questions. Pourquoi ne pas me poser la question de bonne foi et j'y répondrai de même.

M. GRÉGOIRE: Il est exact que M. Gordon a répondu à toutes les questions qu'on lui a posées et, ce faisant, il a même fait preuve de beaucoup de politesse.

M. GORDON: Je vous remercie, monsieur Grégoire.

M. RIDEOUT: En vue de détailler davantage le sujet que j'ai présenté précédemment, pourriez-vous établir le nombre de paiements annuels qui vous incombent pour la location de l'immeuble terminus?

M. GORDON: Vous voulez dire loyers que nous payons à l'immeuble terminus?

M. RIDEOUT: Oui.

M. GORDON: Habituellement, nous ne divulguons pas ce genre de renseignement. Je présume que vous désirez connaître l'espace total que nous louons dans l'immeuble terminus?

M. RIDEOUT: J'en connais l'étendue, mais je voudrais connaître le montant du loyer annuel.

M. GORDON: Le montant du loyer?

M. RIDEOUT: Oui.

M. GORDON: Je vais prendre note de votre question, monsieur Rideout et voir si je peux vous trouver la réponse.

M. ROCK: Monsieur Gordon, pour toute question se rapportant à des biens immobiliers, le Pacifique-Canadien a un bureau appelé division de l'immeuble qui a la charge de l'achat et la vente de terrains.

M. GORDON: En effet.

M. ROCK: Et, entre autres, il les vend aux promoteurs de l'entreprise?

M. GORDON: Oui.

M. ROCK: En somme, il vend ces terrains aux entreprises industrielles qui vont assurer le fond de leur clientèle en matière de transport.

M. GORDON: En effet.

M. ROCK: La division de l'immeuble du National-Canadien procède-t-elle de la même manière? Dans la vente et l'achat des terrains, se donnent-ils pour but de développer l'industrie ou de créer des secteurs industriels dans certaines régions, s'assurant de ce fait une clientèle ou alors votre division de l'immeuble s'occupe-t-elle uniquement de la vente des terrains excédentaires résultant des abandons de lignes et des terrains en surnombre qui ne présentent plus aucun intérêt pour les chemins de fer.

M. GORDON: En règle générale, la politique que nous poursuivons dans le domaine de l'achat de terrains n'est pas spéculative. L'achat des terrains se fait fondamentalement dans le but de servir aux chemins de fer. Mais il se peut qu'elle soit spéculative au cours d'un programme de construction d'une vaste gare de triage comme celle que nous avons à Montréal et à Toronto; pour acquérir effectivement ces biens immeubles, il se peut que nous achetions parfois plus de terrain que n'en requiert l'administration du chemin de fer à ce moment précis parce que nous savons qu'en instituant des lignes ferroviaires et au cours de l'expansion de celles-ci, nous trouverons des terrains industriels aptes à la vente. Dans certains cas, nous assistons au développement d'une zone dite parc industriel dont l'acquisition peut nous être utile dans le but d'assurer des services ferroviaires. Il se peut aussi que nous abandonnions une ligne à cette fin. J'ignore cependant quelle ligne de conduite le Pacifique-Canadien a adoptée et je ne saurais m'en faire l'interprète. Il est possible que ces gens aient acquis des terrains qui ne deviendront rentables que dans une dizaine d'années

M. ROCK: Cela ne me semble pas le cas.

M. GORDON: C'est possible, mais comme je l'ai indiqué, je ne saurais me faire l'interprète du Pacifique-Canadien. Notre ligne de conduite générale n'est pas la spéculation sur les terrains.

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, je voudrais demander une précision sur la location à bail des petits magasins dans les gares du National-Canadien. Dans ces gares, les restaurants sont-ils exploités par votre société ou sont-ils loués à des sociétés privées?

M. GORDON: Cela varie. Il me faudrait connaître le cas précis auquel vous faites allusion avant de vous donner ma réponse. Je vous citerai un exemple. Les comptoirs commerciaux de notre gare centrale de Montréal sont loués à bail directement par le National-Canadien, mais les boutiques de la Place Ville-Marie en face de la gare appartiennent à la société Webb et Knapp, qui sont les promoteurs de ce centre et ils se chargent de les louer à bail.

M. GRÉGOIRE: Pour votre part, vous louez certains comptoirs à des particuliers, qui les exploitent.

M. GORDON: En effet.

M. GRÉGOIRE: Lorsque vous louez un comptoir du genre, comme un magasin de tabac, en louez-vous un seul afin d'éliminer la concurrence?

M. GORDON: C'est, bien entendu, une question de discrimination commerciale de juger si l'endroit ne peut alimenter qu'un seul comptoir de tabac, ou un seul salon de coiffeur. Et, croyez-m'en, l'exploitant est disposé à verser un loyer intéressant pour s'en assurer la concession.

M. GRÉGOIRE: Effectuez-vous des relevés pour déterminer si les locataires ne sont pas exploités lorsqu'ils exploitent dans la gare un comptoir unique d'une nature particulière?

M. GORDON: Non.

M. GRÉGOIRE: Vous ne vous préoccupez d'aucun relevé du genre?

M. GORDON: Non.

M. GRÉGOIRE: Vous laissez les propriétaires libres de percevoir le loyer qu'ils désirent?

M. GORDON: Lorsqu'un particulier loue un de nos comptoirs, que ce soit un salon de coiffeur, une pharmacie ou toute autre entreprise du genre, il lui appartient exclusivement d'exiger le loyer de son choix.

M. PRITTIE: Vous ne présidez plus la Commission des prix et du commerce en temps de guerre.

M. GORDON: Non, mais il m'arrive parfois de souhaiter m'y retrouver.

Dans le domaine de la location, la personne qui projette l'ouverture d'un comptoir peut manifester, au cours des transactions, son désir d'exploiter un salon de coiffeur moyennant le loyer convenu, mais à condition d'y être le seul commerce du genre. En l'occurrence, nous devons décider si nous passerons un contrat comportant cette condition. Toutefois, nous cherchons effectivement à protéger de la concurrence les exploitants des magasins.

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, le problème ici résulte du fait que les locateurs qui possèdent ces locaux exigent parfois des loyers exorbitants.

M. GORDON: Il m semble que, si le salon de coiffure de la gare centrale demande des prix excessifs, la clientèle fera défaut. Il en existe des douzaines dans le secteur. Ils suscitent leur propre concurrence.

M. GRÉGOIRE: Néanmoins, certaines personnes ne font que passer à la gare selon les besoins de leurs liaisons ferroviaires et autres; s'il ne s'y trouve qu'un seul comptoir de tabac, ces voyageurs devront payer leur cigarettes cinq cents de plus qu'ailleurs.

M. GORDON: Absolument. Mais, s'ils ne sont pas satisfaits des prix à la gare, ils achèteront leur tabac ailleurs.

M. GRÉGOIRE: Cependant, il arrive souvent que le temps disponible entre deux trains est limité.

M. GORDON: Personne n'est obligé de faire ses achats à la gare. Les gens peuvent aller ailleurs s'ils le désirent.

M. ROCK: J'ai une autre question. Lorsqu'il s'agit de louer certains locaux, mettons un nouveau local qui n'existait pas auparavant, dans une nouvelle gare, vous n'avez pas un locataire en perspective pour cet endroit?

M. GORDON: Non.

M. ROCK: Vous faites habituellement affaire à deux ou trois et vous acceptez la meilleure offre, n'est-ce pas?

M. GORDON: En pratique, il arrive ceci. Lorsqu'il s'agit de l'emplacement d'une gare, tous ceux qui sont en affaire sont au courant de nos projets puisque l'espace aura été réservé depuis cinq ans. Il arrive donc que nous recevions 20 ou 30 offres concernant divers établissements. Nous ne faisons pas mention que nous avons un local et que nous voulons un salon de barbier; nous disons simplement qu'il y a de l'espace disponible. Quelquefois, nous publions une annonce et ainsi de suite. Mais lorsqu'il s'agit d'une région aussi achalandée que celle de Montréal, nous n'avons pas besoin de faire de la publicité; nous attendons les offres et nous n'en manquons pas.

M. PRITTIE: Monsieur Gordon, êtes-vous d'avis qu'à la gare des chemins de fer Nationaux à Vancouver les installations pour les voyageurs suffisent pour quelque temps encore, de même que les succursales qui desservent ces endroits, ou envisagez-vous quelque changement?

M. GORDON: En fait, nous avons tout récemment fusionné la gare avec le *Great Northern* et ce que nous avons constaté nous permet de juger que cette gare suffit en ce qui concerne les voyageurs.

M. FORBES: Monsieur Gordon, sur la question de l'immeuble, n'avez-vous pas conclu un accord avec un particulier en vue de louer à bail un local à bureaux à Dauphin (Man.); n'auriez-vous pas eu intérêt à construire vos propres bureaux lorsqu'il s'agit d'un point divisionnaire comme celui-là?

M. GORDON: Je me rappelle très bien ce cas. On l'a analysé à fond, à savoir s'il fallait ou non construire notre propre édifice. Nous avons fait une analyse très poussée de la question et nous avons finalement décidé que l'offre qu'on nous faisait permettait de répondre à nos besoins immédiats tout en étant beaucoup plus avantageuse pour nous.

M. FORBES: Auriez-vous l'obligeance de renseigner le Comité sur le genre de bail que vous détenez et ce qu'il vous coûte?

M. GORDON: Il faudrait que je vérifie. Mais je me demande si je dois donner ce genre de renseignement ici?

M. FORBES: Ceci permettrait au Comité de décider s'il s'agit vraiment d'une bonne affaire à cet égard.

M. GORDON: Le Comité veut-il ce renseignement?

M. DEACHMAN: Monsieur le président, même si on me donne un chiffre, je ne pourrais certainement pas juger s'il s'agit ou non d'une aubaine.

M. GORDON: Monsieur Forbes, puis-je proposer que si un député est intéressé à ce genre de situation, je lui parlerai avec plaisir à ce sujet, mais je préférerais ne pas publier ces chiffres en les dévoilant au Comité.

M. FORBES: A la page 7 du rapport, on mentionne trois embranchements, un en Alberta, un au Québec et l'autre au nord du Manitoba. L'État subventionne-t-il la construction de ces embranchements? L'entreprise est-elle subventionnée ou, s'il y a un déficit, les chemins de fer Nationaux l'absorbent-ils en raison de l'exploitation de nos ressources naturelles?

M. GORDON: Le National-Canadien a pour principe général d'offrir un service ferroviaire convenable dans tout territoire où on en fait la demande. Nous analysons une situation donnée et nous avons généralement adoptée une ligne de conduite très définie depuis sept ou huit ans; c'est-à-dire que si nous devons desservir une industrie, celle-ci doit, par exemple, nous garantir que le service est rentable; ainsi, on nous garantit un trafic minimum que nous évaluons. Nous faisons savoir aux intéressés ce qu'il nous faut obtenir sur une période de 10 ou 15 ans pour justifier le coût initial de la ligne. Or, si on nous fournit des garanties de rentabilité, nous construisons la ligne. Il y a cependant des cas où l'industrie n'est pas prête à nous fournir la garantie que nous demandons; dans ce cas, nous nous adressons à l'État qui décide si, en raison de l'essor

futur de la région en cause, il est prêt à verser une subvention applicable au coût initial afin de permettre la construction de cet embranchement.

Nous jugeons chaque cas au mérite. En ce qui concerne les embranchements dont il est précisément question, je me souviens qu'il y avait des garanties quant à la rentabilité ou que nous étions, par ailleurs, suffisamment sûrs qu'ils couvriraient leurs frais.

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur Gordon, en élaborant le plan de nouvelles gares ou la rénovation des installations existantes, envisagez-vous la mise en place d'escaliers roulants ou autre chose du genre?

M. GORDON: Certainement, lorsque les circonstances le motivent. Ici encore, tout dépend du nombre d'usagers et ainsi de suite. Nous avons beaucoup d'escaliers roulants à Montréal et dans les gares de cette importance. J'admets qu'Hamilton laisse à désirer.

M. MUIR (*Lisgar*): Je pense à Toronto. Quand vous avez fini de courir d'un train à l'autre, vous regrettez de n'avoir pas pris l'avion.

M. GORDON: C'est exact. J'admets que la gare Union à Toronto est très désuète et a grandement besoin d'être modernisée. Mais, pour le moment, elle fait partie d'une étude de toute la région. Voyez-vous, il existe à Toronto une situation—et je serai bref—qui résulte de la construction d'une gare de triage électronique moderne comme je l'ai mentionné, au nord de Toronto. Il s'agit d'une entreprise très coûteuse qui s'élèvera probablement à environ 74 millions de dollars. La raison en est que nous nous sommes trouvés dans un tel état d'encombrement dans la zone riveraine que nous pouvions envisager qu'elle deviendrait absolument intolérable; nous avons décidé de nous étendre au nord. Cette entreprise devrait être terminée en 1965 et, lorsque la gare de triage ou les voies de classement commenceront à fonctionner, nous pourrons laisser aller un bon nombre de propriétés des chemins de fer dans toute la basse ville. C'est une très grosse affaire qui coûtera non pas des millions, mais des milliards. Il s'agit aussi d'obtenir la collaboration d'autres propriétaires. Si nous réussissons à mettre en marche un projet de l'importance et de l'envergure de ce qui s'est fait à Montréal, il pourrait très bien arriver que la gare actuelle soit démolie et que nous construisions un immeuble entièrement différent de celui qui existe actuellement. Mais, pour le moment, la gare doit rester telle quelle.

M. GRÉGOIRE: Est-ce exact, monsieur Gordon, qu'un nouveau rapide doit desservir Montréal et Québec, le long de la rive sud, tôt l'année prochaine?

M. GORDON: C'est exact.

M. GRÉGOIRE: Combien de temps faudra-t-il?

M. GORDON: Et bien! si nous réussissons à aplanir certaines difficultés, nos relevés indiquent qu'il y aura un service de 2½ heures à 2¾ heures.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous reçu des demandes à l'effet d'améliorer la ligne entre Montréal, Chicoutimi et le Lac Saint-Jean?

M. GORDON: Il n'y a rien de précis, à ma connaissance. Nous avons reçu des plaintes mais aucune demande précise en vue d'un changement.

M. GRÉGOIRE: Mais vous avez reçu des plaintes au sujet de cette ligne?

M. GORDON: Je dois admettre que ce n'est pas une très bonne ligne; elle est pleine de courbes et d'obstacles nuisibles. Nous aimerions l'améliorer mais il en coûterait très cher.

M. GRÉGOIRE: Envisagez-vous de faire quelque chose?

M. GORDON: Nous n'avons aucun projet à cet effet, pour le moment.

M. PRITTIE: Monsieur le président, il y a un article sur le service voyageur qui est à mon sens plus important.

M. GRÉGOIRE: Mais je parle des embranchements.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons étudié longuement cet article. Y a-t-il d'autres questions?

M. PUGH: J'ai une question supplémentaire. En ce qui concerne l'exploitation de la nouvelle gare de triage à Toronto, les propriétés dont disposent les chemins de fer Nationaux en vue de l'expansion future de la basse ville pourraient très bien rapporter financièrement, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je l'espère; c'est difficile à dire. Il s'agit d'une très grosse entreprise. Nous ne pourrions sûrement pas aller de l'avant si elle n'était pas rentable. Dans un projet de cette envergure, il se peut que nous ayons à envisager un risque pendant les premières années, compte tenu des années à venir; mais éventuellement, il s'agira pour nous d'une bonne affaire.

M. MUIR (*Lisgar*): Une bonne partie de ces terrains dans le centre de la ville de Toronto ont certainement beaucoup de valeur.

M. GORDON: En effet.

M. MUIR (*Lisgar*): Et vous en retireriez certainement plus que ce qu'ont coûté les gares de triage.

M. GORDON: Oui, si nous décidions de les vendre, mais nous entrevoyons plutôt de les louer à long terme; si nous prenons part à l'entreprise et contribuons à son essor par la location à bail, nous pourrons profiter de son expansion en temps voulu.

M. BALCER: M. Gordon peut-il nous dire quand la gare Union à Ottawa doit être remise à la Commission de la Capitale nationale?

M. VAUGHAN: Sauf erreur, ces gens envisagent de compléter ce projet avant 1967.

M. GORDON: La note que j'ai devant moi indiquant le tracé des voies ferrées, les embranchements avec les lignes principales et ainsi de suite, donne la date approximative du 31 octobre 1965. Je crois cependant qu'il y a un peu de retard ici, ce qui nous amènerait probablement quelque part entre l'automne de 1965 et le début de 1966.

M. BALCER: Vous construisez à Hurdman's Bridge?

M. GORDON: C'est exact; mais c'est la Commission de la Capitale nationale qui construit l'édifice actuel; nous n'avons fait que fournir les devis. C'est mon travail. C'est pourquoi je ne veux pas être trop précis au sujet de la date, mais je crois que ce sera vers ce moment-là.

M. GRÉGOIRE: Y aura-t-il des moyens de transport du centre d'Ottawa jusqu'à la gare?

M. GORDON: Vous voulez dire un service d'autobus?

M. GRÉGOIRE: Un service rapide?

M. GORDON: Nous y penserons certainement. Nous avons perdu tous les avantages en abandonnant l'ancienne gare.

M. GRÉGOIRE: Y aura-t-il un genre de passage souterrain jusqu'à la nouvelle gare?

M. GORDON: Je n'en ai pas entendu parler. Il y a une voie d'accès dans le plan mais je n'ai pas entendu parler de la construction d'un tel passage, ça ne sera pas à nous à faire ce travail.

M. GRÉGOIRE: Lorsque des gares sont situées loin du centre de la ville, prévoyez-vous un terrain de stationnement quelconque pour les gens qui s'y rendent dans leur propre voiture?

M. GORDON: Cela fait partie du plan.

M. GRÉGOIRE: S'agirait-il d'une location à bail à quelque entreprise privée?

pour un profane, une sorte de Disneyland, étrange et merveilleux. Pour ce qui est du fonctionnement, M. Demcoe va faire une déclaration.

M. GRÉGOIRE: J'entends la cloche qui appelle au vote.

M. PUGH: Nous pourrions peut-être dépêcher un messager à la Chambre et siéger encore cinq minutes?

M. FISHER: Êtes-vous sûr que c'est notre cloche?

M. GRÉGOIRE: Oui. Il nous faudra au moins six ou sept minutes pour nous rendre jusqu'à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Nous allons donc ajourner pour jusqu'après le vote.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est reprise.

Monsieur Gordon, voulez-vous poursuivre.

M. GORDON: M. Demcoe va nous parler des cours.

M. DEMCOE: Il est bien vrai que les employés, particulièrement les plus anciens que nous ayons à Winnipeg, éprouvent certaines difficultés à s'adapter au nouveau système parce qu'il nous faut maintenant aiguiller selon des signaux lumineux et en appuyant sur des boutons, et qu'il faut moins d'hommes pour faire ce travail. Ils s'y adaptent difficilement. Nous avons constaté la même difficulté à Moncton et à Montréal, mais je crois, qu'aujourd'hui, chacun s'y est assez bien adapté dans ces deux cours; je dirais que, dans un an ou deux, on s'y fera à Winnipeg aussi.

M. FISHER: Justement et, dans un sens, je n'éprouve aucun remords de vous avoir signalé les observations de ces hommes qui sont au travail, mais il m'intéresse beaucoup plus de savoir si cette cour fonctionne avec efficacité, ou si, de fait, elle finit par créer des embouteillages et des retards.

M. DEMCOE: Pour autant que je le sache, la cour donne un bon rendement et il n'y a pas eu d'embouteillages.

M. FISHER: Les dépenses de ces cours; ont-elles été plus élevées qu'on ne l'avait prévu?

M. DEMCOE: Non, de fait, je crois que les économies réalisées correspondent aux prévisions.

M. GORDON: J'ai quelques chiffres à ce sujet. Je crois qu'ils ont pu vous être fournis déjà. Nous n'avons pas encore une estimation complète de toutes les économies réalisées depuis l'inauguration de cette cour, mais une estimation a été faite des économies internes réalisées par la cour pour l'année terminée le 31 juillet 1963. Vous vous rappelerez, monsieur Fisher, que nous avons ouvert cette cour en juillet 1962. La première année montre des économies totales de $697,000 et cela ne comprend pas les économies réalisées à d'autres endroits ni du fait que les wagons passent moins de temps dans la cour. Dans le premier rapport, celui sur lequel nous avons fondé notre décision d'aller de l'avant, on avait estimé ces économies à $511,000 et à $471,000 par année. Par conséquent, les prévisions ont été dépassées dès la première année. Je puis également vous dire qu'au cours des dernières semaines, le nombre de wagons classés a montré une augmentation sensible, à cause du transport accentué des céréales, et nous avons reçu des rapports encourageants voulant qu'il nous a été possible de faire face à cette augmentation soudaine du transport du blé grâce à ces installations.

Je veux tout simplement renchérir sur ce qu'a dit M. Demcoe. Il faudra du temps pour que tous les hommes se soient encore plus habitués et quelques-uns, sans doute, ne s'y habitueront jamais. Cela peut avoir dépassé un peu le stade où ils apprennent tôt et rapidement et il se produira, à cet égard, une certaine perte de rendement qui ira s'amenuisant avec le temps. Nous avons remarqué, particulièrement à Montréal, où nous avons pu nous en rendre compte,

que lorsque ces hommes s'habituent à ce système et en comprennent tous les avantages, ils en sont fiers et lorsque nous constatons ce progrès chez eux, nous savons que le système fonctionne encore mieux.

M. FISHER: Il n'est pas question de replacer une voie double dans aucune des lignes auxiliaires qui entrent afin de recevoir les wagons dans la cour ou de les en faire sortir?

M. GORDON: Cela ne serait pas nécessaire, n'est-ce pas, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: Non, pas pour le moment.

M. FISHER: Y a-t-il eu échange de renseignements entre les deux grandes compagnies de chemin de fer au sujet du fonctionnement de leurs cours?

M. GORDON: Non, nous n'échangeons pas de tels renseignements.

M. FISHER: Dans vos cours de Toronto, avez-vous apporté de grandes modifications à vos premiers plans, au fur et à mesure de leur exécution?

M. GORDON: Non, pas beaucoup, mais un peu.

M. FISHER: D'après votre expérience, dans vos autres cours?

M. GORDON: Il y a eu certaines améliorations d'ordre technique, chaque cour est un peu en avance sur l'autre cour au fur et à mesure que de nouveaux appareils et dispositifs arrivent.

Je retire ce que j'ai dit au sujet des échanges de renseignements. Je ne veux pas dire que les compagnies de chemin de fer ne collaborent pas entre elles. Nous nous rendons mutuellement visite et nous mettons à l'entière disposition de l'autre société les renseignements que nous avons, mais nous ne lui donnons pas de chiffres. Dans la cour de Toronto, nous avons pu comprimer les dépenses prévues par les premières estimations en examinant de très près la qualité de la construction et des bâtiments que nous y mettions, et nous avons constaté, après une réévaluation attentive, que nous pouvions obtenir ces résultats en rognant sur la qualité des bâtiments. Nous avons diminué de 10 à 11 millions de dollars le coût estimatif premier à Toronto. A Winnipeg également, nos dépenses réelles seront d'environ un million à un million et quart de moins que nous ne l'avions prévu.

M. FISHER: En ce qui regarde les demandes visant à établir une zone d'aiguillage combinée à la tête des Grands lacs, avec le Pacifique-Canadien, avez-vous réalisé quelque progrès au sujet de ces recommandations?

M. GORDON: Je n'ai pas été en communication avec cette société dernièrement.

M. DEMCOE: Non, c'est quelque chose qui intéresse les deux compagnies à Winnipeg.

M. FISHER: Quelque chose est en marche?

M. DEMCOE: Quels que soient les entretiens qui se tiendraient à Winnipeg, je ne suis pas au courant du travail que l'on fait actuellement, mais cela se ferait à Winnipeg.

M. FISHER: Vous avez déjà considéré les propriétés immobilières, selon ce que je crois comprendre, mais la raison pour laquelle cela se rattache à la tête des Grands lacs, c'est qu'à cet endroit une combinaison d'installations d'aiguillage permettrait de libérer une superficie considérable de terrain pour la construction immobilière. Je me demande si vous avez quelque renseignement sur cet aspect du changement de cours.

M. DEMCOE: Nous n'avons pas encore reçu de plans de notre territoire de Winnipeg.

M. GORDON: Vous parlez encore de la tête des Grands lacs?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: A la tête des Grands lacs, nous sommes dans cette situation que nous aurons à notre disposition le terrain nécessaire, mais ici encore, il s'agit de savoir si nous pouvons trouver un syndicat fiable de développement qui s'y intéresserait, seul ou en association avec la ville elle-même, comme je l'ai expliqué ce matin. Nous collaborerions dans la plus large mesure du possible au lancement de ce projet.

M. FISHER: J'ai posé cette question parce que j'ai par-devers moi le rapport de 1963 du Comité de développement industriel de Fort-William, lequel rapport, si j'ai bien compris, a été communiqué aux chemins de fer et au gouvernement en mai de cette année, c'est-à-dire depuis que nous avons tenu notre dernière réunion. J'étais curieux de connaître la réaction des chemins de fer à ce propos. Je ne prendrai plus de votre temps, mais j'espère que vous pourrez m'en donner des nouvelles.

M. GORDON: Je ne veux faire qu'une observation. Comme je l'ai expliqué ce matin, le chemin de fer lui-même n'est pas désireux d'investir du capital dans des projets de promotion de ce genre. Nous essayons d'y intéresser les entrepreneurs privés et, ensuite, d'accord avec tout arrangement d'urbanisme, nous les convoquons ensemble et agissons à titre de coordonnateurs et nous mettons notre propriété dans l'entreprise, pour ainsi dire, à des conditions raisonnables.

M. FISHER: Ce n'est pas tout à fait cela, monsieur Gordon. C'est une demande à l'effet que les chemins de fer Nationaux mettent à exécution l'accord de 1905 intervenu entre la municipalité et les prédécesseurs des Chemins de fer Nationaux.

M. GORDON: Je crains que vous ne m'ayez dérouté ici, mais j'en prends note et j'examinerai l'affaire.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout pour l'exploitation?

M. MUIR (*Lisgar*): J'ai une autre question.

Monsieur Gordon, quel est le nombre de wagons qui passent par la cour de Winnipeg?

M. GORDON: Dans les 15 jours d'octobre 1963, la moyenne par jour a été de 2,490, avec un maximum de 2,918. Ces chiffres sont à jour, n'est-ce pas, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: En effet, ce sont les plus récents renseignements que nous possédions.

M. GORDON: La capacité de classement sur la double voie à butte est de six mille wagons par jour et la cour peut recevoir 7,366 wagons immobiles.

M. MUIR (*Lisgar*): Est-ce là tout ce qu'il vous a fallu trier?

M. GORDON: Je ne sais pas si j'ai un chiffre de pointe ici.

M. DEMCOE: Le chiffre de pointe est de 2,918 pour autant que nous le sachions aujourd'hui. Novembre a été un très bon mois, de sorte que nous avons peut-être dépassé ce chiffre.

M. GORDON: Je suppose qu'il montera en flèche en novembre, n'est-ce pas?

M. DEMCOE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe relatif à l'exploitation est-il adopté?

M. FISHER: Je veux m'assurer que, si nous l'adoptons, nous pourrons examiner encore une fois toute la question des gares-centres et des télécommunications plus tard.

M. GORDON: Oui, nous n'y sommes pas encore.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un propose-t-il l'adoption de ce paragraphe?

M. GRÉGOIRE: Je n'ai qu'une question à poser. Je ne suis pas sûr du chapitre, mais ce pourrait être bien celui-ci.

Lorsqu'un passage supérieur ou inférieur est construit pour les Chemins de fer Nationaux, si les trains passent au-dessus des automobiles, les Chemins de fer Nationaux sont-ils responsables de la préparation des plans et consultent-ils les municipalités en ce qui regarde l'urbanisme?

M. GORDON: Bien sûr, nous collaborons toujours avec les municipalités. Mais la question de savoir si un passage supérieur ou inférieur doit être construit à un passage à niveau en particulier, et la responsabilité de son financement, deviennent des questions de fait, à savoir, qui était là le premier, le chemin de fer ou la route.

M. GRÉGOIRE: Il y a eu des entretiens entre les Chemins de fer et les municipalités?

M. GORDON: Oh! oui, nous en discutons. En avez-vous un particulièrement à l'esprit?

M. GRÉGOIRE: Oui, mais je voulais me renseigner sur le principe.

M. GORDON: Les autorités d'urbanisme sont certes toujours consultées.

M. PUGH: Qu'avez-vous à dire des installations stratégiques actuelles qui pourraient utiliser cette cour particulière à Winnipeg?

M. DEMCOE: Nous recommandons les voies de triage que nous avons actuellement. Elles peuvent recevoir jusqu'à 6,000 wagons, mais jusqu'ici, le maximum a été de 2,918 jusqu'en octobre.

M. PUGH: Que dire de la concentration?

M. DEMCOE: Il y a des wagons qui viennent du nord, chargés de sciages et de concentrés de minerai allant vers l'est ou vers l'ouest. On y trie les wagons qui vont vers l'est et vers le sud ou vers le nord, et il y a des voies pour desservir les industries de Winnipeg. Chacun des wagons est aiguillé sur une voie particulière. Certaines voies ont une capacité de 40 à 50 wagons et pourtant, on peut n'avoir à y placer que 10 à 15 wagons par jour sur ces voies.

M. GORDON: L'un des avantages que nous tirons de ces quatre cours de triage modernes, c'est qu'en faisant la manœuvre dans un centre comme Winnipeg, nous organisons le trafic de l'ouest qui vient ici et nous décidons à Winnipeg la meilleure façon de nous y prendre pour l'acheminer vers l'est. Nous pouvons classer un train qui s'en va vers l'est en le faisant complètement contourner Toronto—je parle évidemment du trafic qui n'est pas destiné à Toronto mais à des endroits plus à l'est—tandis que, sous l'ancien système, tout ce qui venait de cette direction devait passer par Toronto pour se rendre plus à l'est. Mais maintenant, nous supprimons tout cela du fait que nous avons quatre cours.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un propose-t-il l'adoption du paragraphe relatif à l'exploitation?

Le paragraphe est adopté.

Nous passons maintenant au service marchandises.

M. GRÉGOIRE: On nous a dit hier que nous pourrions discuter la dette publique. Pouvons-nous laisser en suspens cette question du service marchandises des Chemins de fer Nationaux jusqu'à ce soir, même si nous pouvons l'effleurer maintenant et revenir aux problèmes de trafic des Chemins de fer Nationaux?

Le PRÉSIDENT: Occupons-nous tout d'abord du service marchandises. Y a-t-il quelque question?

M. PRITTIE: J'ai deux questions à poser sous cette rubrique générale et je vais les poser en même temps. L'une repose sur des faits et traite du service dit «Aquatrain» entre Prince-Rupert et l'Alaska. Combien de fois par semaine

ce service fonctionne-t-il et quel volume a-t-il? Mon autre question a trait aux services maritimes. Vous avez un navire de passagers sur la côte du Pacifique?

M. GORDON: Oui.

M. PRITTIE: Au cours de la présente saison, je crois que l'exploitation a été profitable. Avez-vous songé à affecter un autre navire à ce service qui semble débordé en tout temps?

M. GORDON: Je répondrai tout d'abord à votre dernière question. Nous n'avons pas l'intention d'affecter un second navire à ce service. Il est vrai que le navire que nous avons actuellement fait de bonnes affaires. Mais l'examen de ces choses montre qu'un second navire serait superflu pour le trafic qu'il y a. Nous avons connu cette expérience à maintes et maintes reprises. Très souvent, vous pouvez transformer une opération payante en une opération déficitaire, en pourvoyant à une capacité trop grande. Le fait que ce navire a une valeur de «rareté» est l'une des raisons pour lesquelles il est aussi rentable. Construire un navire de cette classe aujourd'hui coûterait tellement cher que nous ne pouvons imaginer comment nous pourrions le rendre payant.

M. PRITTIE: Il y a eu un certain nombre de navires de surplus du Pacifique-Canadien depuis quelques années.

M. GORDON: Si ma mémoire ne me trompe pas, il a également retiré des navires.

M. PRITTIE: Quand vous parlez du coût de construction d'un navire, il me semble qu'on pourrait se procurer un navire d'occasion pour accommoder un certain nombre de ces touristes d'été.

M. GORDON: Si vous entendez l'achat d'un navire, je ne puis dire que nous ayons examiné cette question, mais je crois que nous l'avons probablement fait, parce que nous avons effectué une étude de la possibilité de trafic offerte et nous avons décidé de ne pas accroître ce service. Mais le service de l'aquatrain a été inauguré en 1962 et l'aquatrain a fait deux voyages, aller et retour, par mois, avec une charge moyenne de 12 wagons. Est-ce à cela que vous pensiez?

M. PRITTIE: Oui, merci. Vous dites deux voyages par mois?

M. GORDON: Oui.

M. PRITTIE: Cela relève-t-il de la comptabilité des chemins de fer ou de celles des navires?

M. GORDON: Cela relèverait de la comptabilité des chemins de fer. Oui, c'est cela, des chemins de fer.

M. PRITTIE: Merci.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. DEACHMAN: J'ai d'autres questions à poser au sujet du service maritime. Le quai des Chemins de fer Nationaux à Vancouver, on pourrait dire que c'est un assez grand et assez important quai dans ce port?

M. GORDON: Oui.

M. DEACHMAN: Je me demande si vous pourriez nous donner quelques chiffres sur l'expérience que vous avez eue de ce quai, quel volume de trafic y passe? Le volume du trafic voyageurs et le volume du trafic marchandises? J'aimerais des renseignements sur l'exploitation générale de ce quai.

M. GORDON: Il n'est pas bien payant si je ne me trompe. De fait, il fait piètre figure. Non, je fais mieux de ne pas dire cela. Voilà les chiffres de 1962.

Vous feriez mieux de les donner, monsieur Toole, parce que vous les connaissez mieux que moi.

M. TOOLE: Je puis vous donner les recettes d'exploitation du quai de Vancouver: en 1962, ils ont été de $118,584 et, en 1961, de $127,529.

M. DEACHMAN: Ce sont là les recettes d'exploitation. Quels ont été vos frais d'exploitation durant cette période, en regard des recettes?

M. TOOLE: Nous avons réalisé un profit global de $4,600 en 1962 et de $12,600 en 1961.

M. DEACHMAN: Vous montrez un profit de $12,000 en 1961 et un de $4,000 en 1962?

Quelle sorte de profit est-ce? Est-ce un profit net, après avoir payé les dépenses du quai et le reste?

M. TOOLE: Oui, c'est cela. Il n'y a pas d'intérêts sur les placements dans ces chiffres.

M. DEACHMAN: Quel est l'âge de ce quai, quand a-t-il été bâti, depuis quand la propriété vous appartient-elle?

M. GORDON: Il nous faudrait vérifier cela.

M. DEACHMAN: Quelqu'un pourrait-il risquer une assez bonne approximation?

M. GORDON: Je dirais de 1926 à 1927.

M. DEACHMAN: Est-ce un quai en bois?

M. GORDON: Oui.

M. DEACHMAN: A-t-on apporté quelques améliorations à ce quai depuis quelques années?

M. GORDON: Oui, nous avons refait la surface, si je m'en souviens bien. Je ne crois pas que nous en ayons le détail ici. Mais nous l'avons refait pour l'entreposage des wagons, entre autres. L'opération n'est pas satisfaisante. Si vous disposez d'un instant, je serai heureux d'en discuter avec vous.

M. DEACHMAN: Lorsqu'il s'agit d'une propriété aussi importante et d'un quai dans le port de Vancouver, et eu égard aux améliorations qu'on y a apportées, on doit avoir fait enquête auparavant à ce propos. Il a de l'importance comme quai et pour le quaiage en général, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

L'encombrement cause une situation difficile à ce quai. Il ne dispose pas de beaucoup d'espace en longueur pour y amarrer des navires et la profondeur de l'eau n'y est pas trop satisfaisante.

M. DEACHMAN: Pourrait-on l'améliorer par le dragage?

M. GORDON: Au prix que cela coûterait, je ne crois pas que ce serait économique.

M. DEACHMAN: A-t-on fait un relevé technique depuis quelque temps afin de déterminer, du point de vue économique, si la modernisation et la reconstruction de ce quai seraient pratiques?

M. GORDON: Il me faudrait consulter mes dossiers. Je n'ai pas examiné cette question de trop près depuis deux ans. Cependant, on en a fait une étude approfondie il y a quelque temps.

M. VAUGHAN: La Commission des ports nationaux n'a-t-elle pas fait une étude coordonnée l'an dernier, en ce qui avait trait à tous les aménagements?

M. DEACHMAN: Je poserai peut-être cette question au Ministre.

M. VAUGHAN: J'ai lu quelque chose à ce propos dans les journaux. Monsieur Balcer pourrait peut-être jeter un peu de lumière sur le sujet.

M. BALCER: Je me rappelle que quelque chose s'est fait en ce sens. Je sais qu'il y a une sorte de conseil du port à Vancouver.

M. VAUGHAN: Je crois que toutes les parties en cause ont fait une étude coordonnée à cet endroit.

M. DEACHMAN: Vous a-t-on fait quelques offres pour cette section du port?

M. GORDON: Non. Au cours des années, nous avons cherché à intéresser un certain nombre de gens, mais sans succès. A l'heure présente, à mon avis, on pourrait dire que le quai constitue un problème.

M. DEACHMAN: C'est un problème dont vous vous débarrasseriez en le vendant, disons, aux gens du port ou encore, en le louant à long terme à d'autres intéressés?

M. GORDON: Oui, je considérerais toute offre raisonnable.

M. PUGH: D'où tirez-vous vos recettes?

M. GORDON: En partie de l'entreposage. Je suis allé à ce quai l'an dernier et je cite de mémoire seulement: il y a des marchandises en entreposage temporaire, des caisses de saumon en conserve et quelques automobiles pour lesquelles nous avons reconstruit le tablier du quai afin de les recevoir. C'est surtout une question d'entreposage.

M. PUGH: Les Chemins de fer Nationaux versent-ils une part des recettes?

M. GORDON: Non. Voulez-vous dire du fait que le chemin de fer y va?

M. PUGH: Non, je songeais aux recettes du point de vue de la comptabilité du prix de revient en ce qui regarde cette propriété. Les Chemins de fer Nationaux exigent-ils quelque chose pour le service fourni aux Chemins de fer Nationaux?

M. GORDON: Non.

M. PUGH: Les Chemins de fer Nationaux s'en servent-ils beaucoup?

M. GORDON: Aucun service n'est rendu aux Chemins de fer Nationaux proprement dits.

M. FORBES: Il y a un service de navires qui en partent et y arrivent?

M. GORDON: Oui, et ces frais seraient comptabilisés.

M. PUGH: D'après le prix de revient?

M. GORDON: Oui.

M. BALCER: Monsieur Gordon, il y a un traversier, le *Père Nouvel,* qui fait la navette entre Rimouski et Baie-Comeau. Cet après-midi, à la Chambre, nous avons entendu dire que ce service serait peut-être suspendu. Je me rappelle que, l'an dernier, les dirigeants de la compagnie devaient s'aboucher avec les Chemins de fer Nationaux pour s'enquérir de la possibilité d'un certain trafic entre Rimouski ou Pointe-au-Père et Baie-Comeau.

M. GORDON: Vous voulez parler du navire qui s'appelait autrefois le «*Vacationland*»?

M. BALCER: En effet. A-t-on réalisé quelque progrès en ce sens? A l'époque, la compagnie du traversier m'avait dit qu'il serait possible de poser des rails sur le navire afin que nous puissions avoir des wagons à marchandises qui pourraient servir à transporter des céréales et du minerai d'une rive à l'autre du Saint-Laurent.

M. GORDON: Il y a eu des entretiens de ce genre. Selon toute apparence, ils n'ont pas beaucoup avancé à cause du coût. L'établissement de ce service comporterait des dépenses considérables pour l'aiguillage et les voies de garage supplémentaires. En outre, le ministère des Travaux publics a fait savoir que l'installation d'aménagements appropriés pour charger et décharger les navires à Pointe-au-Père coûterait très cher. Reste aussi la question que si le service était étendu plus tard à Sept-Îles, un nouveau quai à cet endroit serait un projet fort coûteux. J'ai l'impression que les choses sont dans une impasse actuellement.

M. BALCER: L'une des raisons serait-elle que le bout de Baie-Comeau du quai de traversée n'est pas encore terminé?

M. GORDON: C'est juste.

M. BALCER: C'est une des raisons?

M. GORDON: Oui, en ce qui regarde le chemin de fer.

M. GRÉGOIRE: Je remarque que vous avez plusieurs lignes aux États-Unis pour le service marchandises. Quel est votre volume d'affaires aux États-Unis par rapport aux lignes exploitées par les Chemins de fer Nationaux dans ce pays?

M. GORDON: C'est là une question à laquelle il est fort difficile de répondre, parce qu'alors il faut parler des marchandises qui y sont expédiées et des marchandises qui en reviennent. Mais, nous disposons ici d'une étude et je crois que je puis en tirer quelques chiffres. L'une des difficultés, en comptabilité du prix de revient, c'est de déterminer quelle partie des recettes provient de ces affaires. D'aucuns disent que cela dépend du lieu d'où viennent les marchandises, mais seraient-elles venues d'ailleurs si nous n'avions pas de chemin de fer à cet endroit? Il nous faut faire des suppositions arbitraires à cet égard.

Je voudrais bien vous donner toutes les précisions désirées, mais nous ne les avons pas. En ce qui regarde notre exploitation aux États-Unis, nous nous trouvons dans une situation de répartition des affaires dans ce pays, et cela influe sur notre position vis-à-vis du gouvernement des États-Unis en ce qui regarde les tarifs qu'il exige, et nous devons donc nous montrer fort prudents quant à l'utilisation de ces chiffres car ils peuvent être mal compris. Mais, avec ces réserves, je vous donnerai les chiffres ronds, selon les recettes et cela, à l'égard du trafic qui prend son origine sur les trois chemins de fer que nous possédons aux États-Unis, le *Grand Trunk Western*, le *Central Vermont* et le *Duluth-Winnipeg-Pacific*. Lorsque nous tenons compte de la valeur d'alimentation de ce trafic qui nous arrive du fait de l'exploitation de ces chemins de fer, nous pouvons montrer un avantage en faveur des Chemins de fer Nationaux du Canada, de l'ordre d'environ six millions de dollars dans nos chiffres.

M. GRÉGOIRE: Y a-t-il des lignes américaines qui font le trafic au Canada de la même façon que vous le faites aux États-Unis?

M. GORDON: Oui, il y a des compagnies américaines qui font le trafic à destination et en provenance du Canada, mais j'ignore si elles font le même trafic mixte.

M. GRÉGOIRE: En d'autres mots, vous serait-il possible de dire qui fait le plus d'affaires, les chemins de fer américains au Canada ou les Chemins de fer Nationaux du Canada aux États-Unis?

M. GORDON: Vous voulez savoir s'ils tirent un plus grand avantage de leur exploitation que nous n'en tirons de notre exploitation aux États-Unis?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. GORDON: Je doute qu'on puisse l'établir. Il nous faudrait avoir accès à leurs livres pour l'établir et je ne crois pas qu'ils le permettraient. Mais je dirais que c'est à l'avantage du Canada.

M. GRÉGOIRE: C'est votre idée?

M. GORDON: Je crois que c'est à l'avantage du Canada.

M. GRÉGOIRE: Que le Canada en tire un plus grand avantage?

M. GORDON: Oui, c'est bien mon idée.

M. DEMCOE: Il y a deux ou trois chemins de fer qui fonctionnent de Windsor-Détroit jusqu'à Niagara-Falls et Buffalo, mais c'est tout simplement un trafic de transit en provenance de Chicago jusqu'au littoral de l'Atlantique, de sorte que c'est strictement un trafic qui traverse notre pays sans s'y arrêter.

M. GORDON: C'est ce qu'on appelle le trafic «de pont».

M. DEMCOE: Il y a le trafic de Wabash et du New York Central qui part des États-Unis.

M. GORDON: Oui, il traverse le Canada et est déchargé aux États-Unis.

M. DEMCOE: Est-ce une forme de trafic en transit?

M. GORDON: Oui.

M. DEMCOE: Il est transporté en transit d'endroits tels que Chicago, passant par Buffalo pour se rendre jusque dans les États de la Nouvelle-Angleterre. Nous avons des lignes qui vont jusque dans le centre du Vermont et dans le Maine.

M. GORDON: Songiez-vous aux chemins de fer américains qui entrent au Canada et y déchargent des marchandises?

M. GRÉGOIRE: Toutes les opérations.

M. GORDON: Eh! bien, ce n'est pas la façon pratique de procéder. Cela met en cause le trafic inter-lignes.

M. DEMCOE: Supposons qu'un wagon de fruits parte de Californie, il serait amené à Chicago par le *Santa Fe*. Là, il serait remis au *Grand Trunk Western* qui l'amènerait à Sarnia. Les Chemins de fer Nationaux du Canada l'amènerait ensuite jusqu'à Montréal, et il serait livré à un consignataire dans les États de la Nouvelle-Angleterre. Nous ferions du trafic en transit dans le transport de marchandises entre Chicago et le point de destination. Nous pourrions même le confier à un autre chemin de fer, s'il est destiné à une gare qui n'est pas sur une de nos lignes.

M. ROCK: Monsieur Gordon, je me reporte à la coordination rail-route, et à la dernière phrase de ce paragraphe on lit:

> Les gares-centres permettront également de continuer à desservir le public en cas d'abandon de lignes non rentables.

Je ne comprends pas cette phrase et j'aimerais savoir si vous voulez dire qu'aux endroits où il y a des lignes secondaires qui doivent être abandonnées, vous aurez un système de camionnage qui prendra en charge le trafic marchandises et le service des messageries dans cette région?

M. GORDON: Oui.

M. ROCK: Ou est-ce parce que vous discontinuerez d'abandonner des lignes secondaires?

M. GORDON: Tout dépend des circonstances. Ce que nous voulons dire, c'est que lorsque nous aurons reçu la permission d'abandonner une ligne secondaire à cause de notre plan de gares-centres, nous serons alors en mesure d'assurer un service de camionnage de substitution, et ce serait là une des considérations dont la Commission des transports tiendrait compte en nous donnant la permission ou non d'abandonner la ligne.

M. ROCK: Est-ce un genre de protection?

M. GORDON: Si nous sommes capables de prouver qu'il y a un service de remplacement qui desservirait de façon adéquate la localité qui nous intéresse eu égard à la ligne secondaire, nous serions en bien meilleure posture pour obtenir la permission d'abandonner la ligne.

M. ROCK: Si la chose se produit dans une certaine région, veillez-vous également à ce que les employés que vous avez dans le système ferroviaire soient mutés à ce système de camionnage, ou les contrats que vous avez conclus avec les syndicats vous le permettent-ils?

M. GORDON: D'ordinaire, nous ne faisons pas muter les employés du rail à notre entreprise de camionnage. Ce n'est pas comme cela que les choses se passent. Tout l'arrangement en ce qui regarde la mise au point des gares-centres consiste en ce que nous abandonnerions les petites gares simplement sur une base d'usure, et les hommes seraient mutés ou déménagés selon le cas ou à la longue ils ne seraient pas remplacés et, au cours des années, le nombre d'emplois diminuerait de fait.

M. FISHER: Monsieur Gordon, avez-vous une déclaration à faire à notre intention à ce propos?

M. GORDON: Si vous voulez bien me le permettre, je vais lire ce que j'ai au dossier et je crois que cela éclairera la situation.

Service marchandises grande vitesse

> Le «rapport sur l'intégration projetée du trafic grande vitesse et du trafic de lots brisés», préparé par le département des services routiers et portant la date du 24 octobre 1962, expose une méthode en vue de la manutention efficace et économique du trafic grande vitesse et des lots brisés, sur une base intégrée. Le but en est de prendre les meilleurs éléments des deux services et d'offrir un service de qualité supérieure de grande vitesse à des taux qui soutiendront la concurrence des autres modes de transport. Le but ultime est de présenter aux expéditeurs de marchandises un département unique et une forme unique de documentation pour toutes les expéditions de lots brisés. Nous nous attendons à la longue que le chemin de fer dispose d'une combinaison de taux de services pour le trafic des lots brisés, avec les mêmes efforts et la même cohésion qui sont actuellement consacrés au trafic de wagons remplis.

Dans la mise à exécution de ce plan, il s'est déjà réalisé des progrès dans certains secteurs quant au plan fondamental nécessaire de distribution pour les divers genres de trafic de lots brisés. Le mot «gare-centre» est utilisé pour désigner ce plan, lequel comporte l'expédition de wagons lourdement chargés jusqu'à une «gare-centre» située à un endroit central où se trouvent des marchandises pour diverses destinations et d'où la distribution définitive se fait, ordinairement par véhicule routier. L'application large du principe des «gares-centres» est en voie de s'étendre dans tout le pays à divers degrés, tout en tenant compte de la somme de liberté de mouvement permise par les autorités routières de chaque province.

Selon la proposition relative aux gares-centres, nous avons l'intention de supprimer un certain nombre de gares à des endroits peu peuplés et d'établir des gares-centres. La gare-centre serait une gare où serait centralisée la manutention des marchandises à petite et à grande vitesse, et qui desservirait une région bien déterminée. Elle s'adapterait aisément à l'intégration projetée des messageries et des lots brisés. Le concept de la fusion de la somme de travail des gares ferait réaliser des économies de frais administratifs et offrirait au consommateur des endroits peu peuplés, un service comparable à celui des grands centres.

Il y a déjà eu certaines réalisations pour ce qui a trait au lancement du service intégré. En guise de mesure exploratrice de la centralisation du contrôle, on a nommé des surintendants généraux du trafic marchandises grande vitesse, dans les régions de l'Atlantique, des Rocheuses et des Prairies. Ces surintendants relèvent des vice-présidents régionaux et ils sont chargés de diriger toutes les phases de l'intégration proposée dans leur région respective. Cependant, le vice-président des services routiers, par l'entremise du coordonnateur des services marchandises grande vitesse, conserve la haute main sur le personnel et l'autorité définitive au cours de la mise à exécution du programme. Un autre pas vers la décentralisation du contrôle a été fait au début de 1963, grâce à la nomination d'un surintendant général du service marchandises grande vitesse pour la région du Saint-Laurent. On projette maintenant d'opérer la décentralisation de la dernière région (Grands Lacs) en janvier 1964.

Voilà les principes généraux que l'on applique à cet égard. Nous en sommes encore au tout début de la période d'essai et il faudra apporter bon nombre de

rectifications en ce qui regarde les gares mêmes, les répercussions sur la main-d'œuvre et la codification des accords sur les salaires et ainsi de suite. Nous réalisons graduellement des progrès en ce sens, en consultation avec les dirigeants appropriés des syndicats.

M. FISHER: Possédez-vous une estimation du nombre d'emplois qui disparaîtront si ce programme est mis à exécution?

M. GORDON: Il m'est impossible de répondre à cette question et voici pourquoi. En premier lieu, ce sera un procédé fort graduel. Ensuite, tout dépendra du succès qu'il remportera. S'il réussit et que nous soyons en mesure de garder ou, comme nous l'espérons, d'augmenter nos effectifs, le résultat net sera une augmentation plutôt qu'une réduction des occasions d'emploi. Cela dépendra donc du moment de l'application et du succès du plan. J'entretiens l'espoir qu'il connaîtra assez de succès pour qu'en définitive, il offre plus d'occasions d'emploi aux Chemins de fer Nationaux du Canada qu'il n'y en a à l'heure actuelle.

M. FISHER: De ce que vous avez accompli déjà, avez-vous quelque indication que cela pourrait arriver?

M. GORDON: Nous n'avons pas fait encore assez de progrès pour en juger. Ce programme en est encore tellement à l'essai que nous gardons des employés à des gares où nous n'en avons pas besoin du tout. Ils y attendent tout simplement le résultat de l'essai. Je ne pourrais donc donner quelque chiffre valable tant que nous n'aurons pas fini nos essais.

M. FISHER: On pourrait cependant faire l'observation générale que quelque effet que ce plan puisse avoir en termes d'emploi, il produira beaucoup de dislocation ou au moins certaines mutations.

M. GORDON: Je crains bien que ce soit exact, et il s'agira d'un changement dans le genre de spécialités. Nous n'aurons plus besoin du genre de spécialités qu'il nous fallait auparavant et nous devrons donner une nouvelle formation à un certain nombre d'hommes dont quelques-uns devront être mutés. Nous procédons avec beaucoup de prudence et nous sommes des plus soucieux avant tout du problème humain. Je répète donc, qu'au cours de cette période d'essai, nous gardons réellement des hommes en attendant de savoir de quelle manière on pourrait le mieux les déplacer et comment les faire aller d'un endroit à un autre durant le temps où nous rendrons ce plan vraiment praticable.

M. FISHER: Disposez-vous d'exemples qui seraient appliqués quelque part en Amérique du Nord?

M. GORDON: Pas tout à fait, aucun qui saurait se comparer à la situation au Canada. On l'a fait ailleurs, c'est entendu, mais nous avons conçu nous-mêmes une partie du principe.

M. HORNER (*Acadia*): En d'autres mots, monsieur Gordon, puis-je conclure de vos observations qu'au sujet des gares-centres, vous n'ayez encore aucun plan ou que vous n'êtes pas prêt à le divulguer?

M. GORDON: Bien au contraire, nous avons un plan mais il est à l'essai. Nous le mettons à l'épreuve actuellement.

M. HORNER (*Acadia*): Mais vous n'êtes pas prêt à le divulguer?

M. GORDON: Je vous ai dit ce qu'était le plan, mais je ne puis vous faire part de ses progrès; je ne les connais pas.

M. HORNER (*Acadia*): Quand vous prétendez nous l'avoir dit, ce n'est pas tout à fait exact, parce que vous ne nous avez pas réellement dit ce que c'est sous le rapport des gares-centres en cause, n'est-ce pas?

M. GORDON: Là encore, tout dépend de l'essai. Laissez-moi m'expliquer. Nous utilisons les installations du chemin de fer pour tirer le maximum d'avantages du remplissage des wagons pour les amener à un point central, à peu

près par exemple comme le moyeu d'une roue. Nous examinerons ensuite ce qu'il y aura dans les rais de la roue, pour ainsi dire, afin de déterminer de quelle manière nous pouvons le mieux nous occuper du trafic aux gares secondaires autour des rais de la roue et si elles peuvent s'adapter naturellement au moyeu de la roue. Dans ce cas, nous offrirons un service de camionnage, mais si la quantité de marchandises à un rai particulier est assez fort pour qu'il soit avantageux pour nous d'y envoyer des trains plutôt que des camions, c'est ce que nous ferons. C'est ce que nous devons mettre à l'essai.

M. HORNER (*Acadia*): Dans le même ordre d'idées, pourriez-vous me donner un meilleur exemple en ce qui regarde la province de l'Alberta? Étudiez-vous ce plan pour le nord de l'Alberta seulement?

M. GORDON: Je puis vous donner une liste, si c'est là ce que vous voulez, pour la gare-centre d'Edmonton, en ce qui regarde quatre des subdivisions à cet endroit. Dans la subdivision d'Athabasca, nous songeons à Morinville, Legal, Rochester, Colinton et Athabasca. Dans la subdivision de Sangudo, nous examinons St-Albert, Onoway, Sangudo, Mayerthorpe et Whitecourt. Il y a une autre réserve à faire ici au sujet des trains, mais il ne m'est pas nécessaire de m'y arrêter présentement. En ce qui regarde la subdivision d'Edson, nous pensons à Spruce Grove, Stony Plain, Wabamun, Gainford, Entwistle, Evansburg, Wildwood, Peers et Edson. Dans la subdivision de Wainwright, nous considérons Tofield, Ryley, Holden, Viking et Irma. Nous examinons tous ces endroits actuellement.

Permettez-moi de préciser. Il s'agit là d'un effort très louable en vue d'enrayer la détérioration de notre trafic, particulièrement le trafic de lots brisés. Ainsi en 1951, nous avions 1,766,000 tonnes comparativement à 634,000 tonnes en 1961. Nous en sommes donc venus à la conclusion qu'il était parfaitement clair que les chemins de fer perdaient ce trafic—et n'oubliez pas que c'est un trafic fort payant—parce que nous offrions un service inférieur à un coût plus élevé. Pour parer à cette situation, nous avons décidé qu'il fallait supprimer la différence de prix entre le transport ferroviaire et le transport routier pour autant que l'élément prix du service était en cause. Nous estimions que la meilleure façon d'améliorer la situation du trafic des lots brisés était d'adopter tout d'abord un système de manutention de ce trafic, système qui non seulement améliorerait le service, mais réduirait aussi les frais et amènerait donc une réduction simultanée des tarifs. Par conséquent, si nous ne faisons rien, cela n'améliorera pas du tout la situation en matière d'emplois, parce que le trafic baisse si rapidement qu'en certains endroits nous n'en aurons plus du tout. Nous tentons d'enrayer cette détérioration en offrant un service qui de fait soutiendra la concurrence.

M. HORNER (*Acadia*): Là encore, vous paraissez vous diriger dans le sens où vous allez de bien d'autres manières, c'est-à-dire que vous espérez réduire les frais et ainsi diminuer le tarif sur diverses marchandises; cependant, en réduisant les frais, vous commencez d'abord par diminuer le service et il semble bien que c'est la façon dont les choses vont se passer.

M. GORDON: Non, c'est tout à fait le contraire. De cette façon, nous ne réduisons pas le service; nous en améliorons la qualité, ce qui permettra de soutenir la concurrence.

M. HORNER (*Acadia*): Comment pouvez-vous améliorer la qualité du service si vous supprimez les gares dans 25 villes du nord de l'Alberta?

M. GORDON: Nous pourvoyons à des facilités dans chacune de ces villes. Nous pouvons fermer la gare ou l'agence, selon le cas, mais nous avons organisé un système téléphonique qui sera à la disposition de tout le monde, dans ce village ou cette ville en particulier. Dans les quelques localités où il faudra supprimer une agence à plein temps, les installations actuelles du commerce local seront utilisées aux points de livraison. Le nouveau service fonctionnera

comme suit: une organisation centralisée de service aux consommateurs avec ligne directe—c'est-à-dire, la gare-centre—est établie à un endroit central. Les résidents de la région environnante peuvent communiquer avec nous en composant un numéro qui sera annoncé et qui branchera leur appel sans frais pour eux, même pour l'interurbain. Au point central, des opératrices brancheront le demandeur au département du chemin de fer qui peut le mieux s'occuper de l'affaire du demandeur, qu'il s'agisse de cotations de tarifs, de l'expédition d'un colis ou de l'envoi d'un télégramme. Le département de marchandises grande vitesse fera partie de la nouvelle organisation de service aux consommateurs et cela permettra aux Chemins de fer Nationaux du Canada d'exploiter un service de collecte et de livraison dans une bien plus vaste région qu'auparavant. De cette façon, les consommateurs ne perdent pas de service; ils ont un service plus rapide et nous espérons offrir un service meilleur marché et de meilleure qualité.

M. HORNER (*Acadia*): La Commission des Transports a-t-elle déjà statué sur certaines de ces demandes?

M. GORDON: Nous n'avons pas encore formulé de demandes relativement à ce plan.

Je veux répéter ceci, parce que je sais qu'on se méprend. Au cours de cet essai, il y a actuellement des endroits où l'agent n'a rien à faire; il reste assis tout simplement. Nous le laissons à son poste jusqu'à ce que nous ayons mis le plan suffisamment à l'épreuve pour déterminer *a*) quelles gares nous devons fermer pour prouver que le système fonctionnera, et *b*) comment nous pouvons nous occuper des employés en cause.

M. HORNER (*Acadia*): Ai-je bien compris que, dans certaines localités où vous dites que l'agent n'a rien à faire, ce service téléphonique fonctionne?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Est-ce qu'il fonctionne actuellement?

M. GORDON: En effet.

M. HORNER (*Acadia*): Quels en sont les résultats, avant que l'agent en soit retiré, en ce qui regarde l'amélioration ou la diminution du trafic?

M. GORDON: Le dernier rapport que j'ai reçu de la région d'essai montre que la réaction est fort encourageante. Il nous faut renseigner le public et cela exige un peu de temps. Je crois que l'essai prouvera que ce système est pratique. S'il ne l'est pas, je dirais que la situation est telle que notre chiffre d'affaires baisse quand même.

M. HORNER (*Acadia*): Je me rends compte que vous perdez du trafic, mais il me semble que si on donnait un meilleur service, on pourrait récupérer une partie de ce trafic.

M. GORDON: Vous voulez dire, par le chemin de fer?

M. HORNER (*Acadia*): Oui, plutôt que de discontinuer, ou encore en travaillant un peu plus fort. Vous le faites peut-être, je n'en sais rien.

M. GORDON: Je vais vous le dire. Le fait brutal, c'est qu'en matière de lots brisés, nous sommes battus avant d'engager le combat, dans la plupart des endroits où nous y regardons; c'est parce que, lorsque vous commencez à transporter ce trafic payant—les lots brisés sont considérés comme du trafic payant—vous devez le charger sur un train et il doit arriver à un certain terminus. Cela prend du temps pour l'acheminer vers l'est. Si l'on tient compte du moment où il part et du temps de manutention, cela nous prend parfois deux jours de plus que si nous le transportions nous-mêmes par camion. Nous sommes donc battus même avant d'engager le combat en ce qui regarde la concurrence par le camion. C'est là que nous avons perdu du trafic.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne suis pas partisan de votre système de camionnage. Il pourrait fonctionner très bien dans l'Est du Canada, mais, à mon avis, c'est une entreprise fort coûteuse dans l'Ouest. Si M. Fisher a quelque question à poser à ce propos, je suis prêt à lui céder la parole.

M. FISHER: Je veux me renseigner sur ces projets d'abandon des lignes de chemin de fer et s'ils s'appliqueraient uniquement à l'Ouest canadien ou si votre service s'intégrerait avec le tableau d'ensemble du trafic. Cela paraît-il être le sens général des choses?

M. GORDON: Non. L'abandon de lignes dans l'Ouest canadien n'a rien à voir avec le principe des gares-centres. On les a confondus, mais bien à tort. Ce sont des projets tout à fait distincts. Notre programme d'abandon de lignes secondaires au sujet des céréales est une question tout à fait distincte. J'ai dit plus tôt, il est vrai, que si une ligne doit être abandonnée quelque part, pour des raisons que nous pouvons discuter à part, il serait peut-être possible d'offrir le service par camions sous le régime des gares-centres. Aimeriez-vous que j'expose maintenant l'abandon des lignes secondaires?

M. FISHER: Non, je voulais savoir si, dans l'ensemble de votre planification, vous estimiez que ces deux aspects étaient connexes.

M. GORDON: Non. Décidément, la question de l'abandon des lignes secondaires en tant que telle n'est pas rattachée au principe des gares-centres.

M. FISHER: Quelles sont les possibilités que ce service de gares-centres, s'il est intégré au camionnage, vous amène à faire de plus en plus de camionnage à de courtes distances? Êtes-vous limités par votre franchise ou vous trouveriez-vous dans cette situation où une gare-centre ferait la manutention de lots brisés qui n'auraient pas été transportés par rail?

M. GORDON: Non. Je ne me suis pas exprimé assez clairement. Le principe des gares-centres signifie que le chemin de fer s'occupe de la plus forte quantité possible de marchandises transportées par rail jusqu'à une gare-centre en particulier.

M. FISHER: Vous mettez également sur pied une organisation où les camions joueront un très grand rôle, et j'imagine que vous aurez un service de ventes pour s'en occuper. Qu'est-ce qui vous empêcherait de devenir un service de camionnage?

M. GORDON: Vous voulez dire, tout à fait?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Je ne sais si je puis répondre spécifiquement à cette question. Je crois que cela est une question de régie et de la façon d'aborder l'affaire.

M. FISHER: J'ai entendu des camionneurs exprimer la crainte que les Chemins de fer Nationaux feront du camionnage en vertu de ce plan de gares-centres et que ce sera une autre invasion, de la part des chemins de fer, d'un domaine qui, à leur sens, revient de bon droit aux routiers. Je voudrais que vous me répondiez sur ce point.

M. GORDON: Nous voilà rendus à la question du camionnage. Vous devez vous rappeler—j'aurais peut-être dû le préciser plus tôt—que, pour ce qui est des gares-centres et des services de camionnage qui en rayonneront vers diverses localités, nous n'instituons pas dans chaque cas notre propre service de camionnage. Nous recourons souvent à des camionneurs locaux. Nous examinons chaque situation au mérite. Mais nous n'avons pas l'intention de supplanter les camionneurs. Nous avons près de 1,200 camionneurs indépendants qui travaillent pour nous.

M. FISHER: Nous pouvons nous attendre à une règle simple voulant que tout trafic qui arrive au système ou qui en sort, et qui est confié à des camions, sera transporté une certaine distance par rail?

M. DEMCOE: Il pourrait arriver par camion d'un point éloigné, disons de 25 milles à l'est d'Edmonton pour être livré à un autre endroit à 25 milles à l'ouest d'Edmonton et ne pas emprunter du tout la voie ferrée.

Vous savez de quelle façon nous avons agrandi notre système de camionnage. Ainsi, il fut un temps à Toronto, où il était fort rudimentaire, et ne couvrait qu'un ou deux milles. Mais, à mesure que cette ville a grandi, le système de camionnage s'est étendu à 10 ou 15 milles. Et c'est la même chose ici. Nous agrandissons notre rayon d'action jusqu'à 40 ou 50 milles par voie routière à partir de la ville—disons qu'il s'agit d'Edmonton—pour prendre les petits colis. Nous avons constaté que nous ne pouvions pas, avec le genre d'exploitation que nous avions dans le passé, offrir un service de collecte et de livraison tout en desservant un grand nombre d'endroits. Pour rester dans le commerce du transport des petits colis, nous devons recourir à un autre genre de véhicule.

M. FISHER: C'est fort logique. Je voulais tout simplement m'assurer des limites de ce service. Vous avez actuellement des routiers subsidiaires qui font du camionnage à longue distance; est-ce possible qu'une partie quelconque de ce trafic qui va à Regina ou Saskatoon soit confiée à l'un de vos routiers subsidiaires pour être transporté, disons, à Toronto.

M. GORDON: Oui, c'est possible, parce que certaines conditions de trafic à cet endroit feront en sorte qu'il sera préférable de le transporter par camion. Il y a des genres de trafic pour lesquels nos facilités de camionnage sont bien meilleures que notre service ferroviaire.

M. FISHER: Vous voyez mon idée. Ce camionnage sera intégré dans tout le pays et dirigé par les Chemins de fer Nationaux.

M. GORDON: Oui, mais il convergera vers des régions centrales du chemin de fer.

M. FISHER: Vous dites les régions centrales du chemin de fer, mais cela ferait également double emploi ou correspondrait avec les services exploités par les camionneurs proprement dits.

M. GORDON: Nous serons en concurrence, certes.

M. FISHER: Une concurrence utilisant leurs moyens, c'est-à-dire, les camions. C'est là la raison pour laquelle vous mettez au point vos gares-centres qui, dans un sens, sont basées sur votre service ferroviaire. Encore une fois, je n'exprime d'opinion ni dans un sens ni dans un autre.

M. GORDON: Nous espérerions certes, et nous nous le proposons bien, de tirer partie, dans la plus large mesure du possible, des avantages du chemin de fer pour la manutention du gros trafic afin d'être en mesure de livrer d'un point à un autre à des prix qui soutiendront la concurrence avec les camions.

M. FISHER: Dans ce cas, le plan des gares-centres est, en quelque sorte, la dernière étape de votre entrée dans l'entreprise du camionnage?

M. GORDON: Je ne sais au juste comment répondre à cette question. Je suppose que vous avez raison de dire cela? Il s'agit de tout le concept qui nous a fait entreprendre le camionnage.

M. SOUTHAM: En outre de tout cela et des questions que vous ont posées MM. Horner et Fisher, je n'ai peut-être pas entendu votre observation quant au moment précis où débutera le plan d'essai dont vous avez parlé pour ce qui est de la mise au point de ce plan de gares-centres. Cette période d'essai dont vous avez parlé, se terminerait-elle au moment où le gouvernement reconsidérera toute la question de l'abandon des lignes de chemins de fer, ou y sera-t-elle rattachée. Pour combien de temps vous attendez-vous à examiner cette période d'essai avant de formuler des conclusions définitives à ce propos?

M. GORDON: Il est bien difficile de fixer une limite de temps à une telle entreprise parce qu'il y a tellement à faire, y compris les accords avec les

syndicats. Nous avons conclu un accord très satisfaisant avec les syndicats il y a environ un an pour ce qui est de l'intégration du service des entrepôts, alors que nous avons réussi à réunir la manutention du trafic petite vitesse et grande vitesse dans un même accord. C'est une situation fort complexe et nous constatons qu'en certains domaines c'est d'exécution plus facile que dans d'autres.

Monsieur Demcoe, avez-vous un point de vue à exprimer à ce propos?

M. DEMCOE: Il nous faut encore élaborer un accord en ce qui regarde le personnel d'écritures, au sujet de l'expansion qui fonctionne maintenant à Moncton depuis près d'un an, je crois. Cela a débuté à Edmonton, en juin dernier et nous avons fini par mettre au point un système de distribution et de collecte de petits colis au moyen de nos camions et en nous servant du téléphone; en d'autres mots, si vous avez un colis à expédier, vous téléphonez à notre agent à Edmonton pour lui dire que vous voulez qu'on prenne un colis aujourd'hui. Un camion se rend donc à cette localité, si vous êtes sur la route principale; sinon, il vous faudra peut-être l'apporter à un point de collecte où il sera pris et transporté à Edmonton alors qu'il sera placé dans un wagon de lots brisés. Si le colis est destiné à Toronto, ce wagon ira à Toronto d'où le colis sera distribué. De fait, nous nous hâtons d'entraîner nos gens le plus rapidement possible et nous signons des accords avec les syndicats, obtenons des appareils téléphoniques et organisons le système de camionnage, que ce soit le nôtre en propre ou celui retenu par contrat.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, ma question s'inspirait du sentiment qu'il s'agit ici d'une partie intégrante de tout l'abandon des lignes de chemin de fer. Cependant, je ne veux pas en traiter maintenant puisque nous y viendrons plus tard.

M. GORDON: Cela, au fond, ne fait pas partie du programme d'abandon des lignes. Nous avons deux localités d'essai actuellement, Moncton et Edmonton. Nous avons cru devoir choisir ces deux localités et contrôler la catégorie de classification du trafic, son genre, et le reste.

M. SOUTHAM: Eh! bien, cela répond à ma question. La conclusion définitive dépendra des mesures qui seront prises en ce qui regarde l'abandon des lignes de chemin de fer.

M. FORBES: Pour ce qui est des tarifs d'attrait, faites-vous quelque chose au sujet de vos tarifs pour lots brisés? Pendant des années, vous avez eu un tarif spécial pour le transport des semences de céréales; vous avez aboli ce tarif et maintenant le tarif général s'applique. Nous constatons que l'expédition des céréales sur une courte distance par petite vitesse coûte plus que ce que reçoit le producteur en premier lieu. Avez-vous l'intention de rétablir ce tarif sur les semences de céréales ou toutes autres marchandises?

M. GORDON: Je n'ai pas étudié l'exemple particulier que vous me donnez. Cependant, nous ne diminuons pas les tarifs sur les lots brisés en tant que tels, parce que nous y perdons beaucoup actuellement. Nous nous attaquons ainsi à ce problème: si nous pouvons assurer cet autre genre de service, cela pourra avoir pour effet une diminution des tarifs lorsque l'intégration sera effectuée.

M. ROCK: Monsieur le président, pourrions-nous adopter le paragraphe relatif au service marchandises et ensuite ajourner jusqu'à huit heures? Il est maintenant six heures.

M. GRÉGOIRE: J'ai quelques questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions maintenant ajourner jusqu'à huit heures.

M. GRÉGOIRE: Sur cette proposition d'ajournement, pourrions-nous demander au président des chemins de fer Nationaux du Canada s'il peut nous fournir une estimation distincte de l'Association du camionnage des chemins de fer Nationaux?

M. GORDON: J'en ai traité dans le rapport.

M. GRÉGOIRE: Oui, mais si nous pouvions examiner d'une manière plus spécifique les opérations de camionnage, si nous pouvions voir ce qu'est l'entreprise de camionnage, ce serait utile.

M. GORDON: Ce à quoi vous songez se trouve-t-il à la page 10?

M. GRÉGOIRE: A la page 10?

M. GORDON: Oui, à la page 10.

M. GRÉGOIRE: Non, je veux dire un budget spécial ou des prévisions budgétaires de votre entreprise de camionnage.

M. FISHER: Je pourrais peut-être faire observer que nous avons essayé d'obtenir ces informations les années précédentes, mais qu'on n'a pu nous les fournir. N'est-ce pas, monsieur Gordon?

M. GORDON: Ce n'est pas exact, si j'ai bien compris la question. Nous n'avons pas donné les résultats individuels des compagnies de camionnage, mais nous avons toujours donné le résultat général.

M. GRÉGOIRE: Ne serait-il pas possible d'obtenir un rapport séparé des opérations des chemins de fer Nationaux du Canada en ce qui touche uniquement le camionnage?

M. GORDON: En ce qui touche uniquement le camionnage?

M. GRÉGOIRE: Oui, le nombre de milles parcourus par les camions, le coût du transport par camion, les dépenses, les revenus.

M. GORDON: Si vous voulez me permettre d'y penser, je verrai si je puis présenter quelque chose sur quoi nous puissions au moins commencer à discuter lorsque nous nous réunirons de nouveau.

M. PRITTIE: Je crois que, si nous formulions autrement la question, nous pourrions demander: Les rapports des filiales mentionnées à la page 20 sont-ils disponibles ou non?

M. GORDON: Non, nous ne voulons pas donner les résultats obtenus par les compagnies individuelles de camionnage, pour des raisons que j'exposerai plus tard.

M. GRÉGOIRE: Sera-t-il aussi possible d'inviter quelques membres de l'association des camionneurs?

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne jusqu'à 8 heures ce soir.

SÉANCE DU SOIR

JEUDI 12 décembre 1963

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, beaucoup de personnes m'ont téléphoné afin de me demander des exemplaires des délibérations du comité au cours de la présente session. Je crois que le Comité a décidé de faire imprimer 850 exemplaires en anglais et 400 en français. Cependant, j'ai reçu un bien grand nombre de demandes. Pensez-vous qu'on pourrait maintenant proposer d'augmenter le nombre des exemplaires en langue française?

Le PRÉSIDENT: Il revient au Comité de présenter une motion.

M. PRITTIE: Nous devrions d'abord savoir quel est le nombre total d'exemplaires qui ont été distribués l'année dernière, de l'une ou l'autre des deux langues et la baser là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce soit la question à discuter. M. Grégoire signale qu'il y a eu une forte demande du présent rapport. L'année dernière, 800 exemplaires ont été imprimés en anglais et 250 en français.

M. FISHER: Nous sommes redevables à M. McGregor et à M. Gordon de favoriser la cause de la langue française.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une demande spéciale quant au nombre d'exemplaires à faire imprimer cette année?

M. RIDEOUT: L'année dernière, je n'ai jamais pu me procurer le nombre d'exemplaires que je désirais.

M. GRÉGOIRE: L'an dernier, il a été impossible d'obtenir une quantité suffisante d'exemplaires français.

M. RIDEOUT: Il en va de même des exemplaires anglais.

M. FISHER: Disons 1,000 exemplaires en anglais et 500 en français.

M. RIDEOUT: Disons 1,200 en anglais.

M. PRITTIE: Vous semblez en faire une enchère.

Le PRÉSIDENT: On propose de faire imprimer 1,200 exemplaires anglais et 600 français. Quelqu'un veut-il présenter cette motion?

M. GRÉGOIRE: Je propose que nous augmentions le nombre d'exemplaires à 1,200 en anglais et à 600 en français.

Le PRÉSIDENT: La proposition est appuyée par M. Rideout.

M. GRÉGOIRE: J'avais posé une question avant l'ajournement de la réunion de cet après-midi et M. Gordon était censé y répondre.

M. GORDON: Il ne restait pas beaucoup de temps et je ne suis pas encore certain si cela englobe ce que vous aviez en vue. Cependant, je vais vous donner ces renseignements pour répondre à votre demande.

La *Canadian National Transportation Limited* détient 100% du capital social de huit (8) compagnie de camionnage et de deux (2) compagnies de terminus, comme il suit:

Sydney Transfer and Storage Limited
Eastern Transport Limited
The Toronto-Peterborough Transport Company Limited
Hoar Transport Company Limited
East-West Transport Limited
Empire Freightways Limited
Midland Superior Express Limited
Husband Transport Limited
Wacos Holdings Limited
Montalta Holdings Limited

Le montant total des investissements dans les compagnies ci-dessus mentionnée *au 31 décembre 1962* était de $15,248,546.

Milles de route	19,000
Fourgons détenus	2,092
Personnes employées	1,423
	Année 1962
Milles de transport	36,404,355
Livres transportées—quintaux	18,005,030
Revenu par mille de transport	58¢
Revenus bruts	$21,620,432
Dépenses brutes	20,838,484
Bénéfice d'exploitation pour douze mois complets après retenue pour la dépréciation	$ 781,948

M. GRÉGOIRE: Me remettriez-vous une copie de cela, s'il vous plaît?

M. RIDEOUT: Pourquoi M. Grégoire serait-il l'objet d'un traitement de faveur?

M. GORDON: Je voulais être courtois envers M. Grégoire.

M. GRÉGOIRE: Nous pourrions charger un messager de nous procurer un exemplaire photographié du document.

M. FISHER: Ne le faites pas pour moi, je ne parie pas sur ces informations.

M. LLOYD: Ceci a été fait par courtoisie parce que M. Grégoire voulait poser certaines questions, si je comprends bien.

M. GRÉGOIRE: Vous parlez d'immobilisations à la page 5 de votre mémoire. Pouvez-vous nous dire à quel item apparaissent les 5 millions qui ont servi à compléter le paiement de *Midland Superior Express Limited* et *Husband Transport Limited*, en décembre 1962?

M. GORDON: Les 5 millions n'ont aucun rapport ici. C'est simplement un chiffre rond dans le budget de capital destiné aux achats proposés, comme ce pourrait être le cas.

M. GRÉGOIRE: Mais vous avez versé ces 5 millions en décembre 1962 pour compléter le paiement de *Midland Superior Express* et de *Husband Transport;* ainsi, cela était compris dans les dépenses de capital.

M. VAUGHAN: Ce n'est pas tout du camionnage.

M. GORDON: Je ne suis pas la question.

M. TOOLE: C'est un état des biens, à la page 5. Ce sont des avoirs tels qu'immeubles et camions. Tout ce que nous avons ajouté au cours de 1962 pour les compagnies de camionnage alors existantes et aux biens de cette nature se trouve dans ces chiffres; mais les compagnies de camionnage ont aussi du comptant, des effets à recevoir, des dettes et d'autres item qui tous s'ajoutent à nos immobilisations nettes dans ces compagnies.

M. LLOYD: Me permettrait-on une question supplémentaire là-dessus? Affirmez-vous qu'à la page 5 l'état des installations de la voie, grands centres ferroviaires, télécommunications et autres biens semblables, représente une consolidation de tous les biens des compagnies que vous dominez?

M. TOOLE: Oui, du changement survenu durant l'année.

M. LLOYD: En installations de la voie, grands centres ferroviaires, télécommunication; en d'autres termes, pour faire une répartition, vous devriez avoir le bilan de ces compagnies afin de pouvoir établir la structure de chacun de ces changements, n'est-il pas vrai?

M. TOOLE: Oui, quant à la partie des biens qui est apparue au tableau durant l'année.

M. GRÉGOIRE: Ainsi ces 5 millions se rangeraient sous la rubrique des installations de la voie?

M. TOOLE: Non.

M. GRÉGOIRE: Ils ne sont pas là-dedans?

M. TOOLE: Non.

M. GRÉGOIRE: Ce sont là les dépenses de capital de toutes les compagnies réunies. Si le service du camionnage a subi des dépenses et si l'on a fait le paiement final aux compagnies de camionnage, cela devrait figurer ici, n'est-ce pas?

M. TOOLE: L'argent avait été mis de côté l'année précédente pour ces compagnies, en vue de compléter les paiements. Il n'y a pas eu de nouvelles dépenses en 1962 parce que l'argent avait été mis de côté en 1961. Si vous jetez un coup d'œil à nos immobilisations à la fin de 1962, il y a un léger changement; elles passent de $15,600,000 à $15,200,000. Il n'y a pas de chiffres du genre de ce dont vous parlez ici.

M. GRÉGOIRE: Ils auraient pu être mis de côté des années auparavant, mais cet argent a été dépensé en 1962. Vous parlez ici de dépenses de capital qui ont été faites en 1962.

M. TOOLE: Cet argent a été dépensé. Les $113 millions qui apparaissent à la page 5 représentent les additions à nos biens durant cette année, c'est-à-dire additions à des immeubles et autres choses du genre. Il pourrait se trouver des camions dans l'équipement, mais non pas de ces camions particuliers puisqu'ils ont été acquis auparavant. Vous parlez de deux choses, dont l'une est l'enregistrement des biens physiques dans les livres, et l'autre est la dépense d'argent, pour des titres.

M. GRÉGOIRE: Quand vous dites 113 millions, est-ce là le versement comptant?

M. TOOLE: Non.

M. FISHER: Quel est le but précis de votre question, monsieur Grégoire?

M. GRÉGOIRE: Je voulais savoir dans quel item se trouvent les 5 millions qui ont servi à faire le dernier paiement à la *Midland Superior Express Limited* et à la *Husband Transport Limited.*

M. ROCK: Qui donc a dit que le paiement final a été effectué?

M. GRÉGOIRE: On lit ici, dans le rapport:

> Vers la fin de décembre la *Canadian National Transportation Limited* compléta l'acquisition de *Midland Superior Express Limited* et de *Husband Transport Limited.*

M. GORDON: Mais nous poursuivons en disant:

> Ces transactions avaient été suspendues et furent complétées après le retrait d'un appel à la Cour d'Appel du Québec, par l'Association du camionnage du Québec et autres parties en cause.

Ce que M. Toole dit, c'est que, sachant que cet appel à la Cour allait se régler, nous avons mis les fonds de côté l'année précédente et les avons tenus en dépôt en attendant le règlement de cette cause juridique; ainsi, quoique nous ayons versé l'argent en 1962, la somme avait été réservée en 1961. Je crois que le point important est que l'investissement global en camionnage est de $15.2 millions comme nous disons, toutes choses bien considérées.

M. LLOYD: C'est probablement là de la comptabilité accumulée?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Si vous avez tenu compte de l'achat en 1961 pour les compagnies mentionnées à la page 10, alors cela voudrait dire que vous auriez à tenir compte des avoirs dans votre distribution à la page 4 en 1961.

M. GORDON: Bien, oui; cela serait compris dans le montant de $5.3 millions en 1961, je pense; n'est-ce pas, monsieur Toole?

M. LLOYD: Vous traitez d'un rapport consolidé et parlez de dépenses de capital fusionnées.

M. TOOLE: Si vous voulez regarder à la page 26, vers le milieu du rapport sur les immobilisations, vous y trouverez le montant mentionné de $113 millions et, au-dessous de cela, vous verrez: biens des sociétés acquises, $7,948,679.

M. LLOYD: Au tableau de la page 3, vous n'essayez pas de distribuer ces effets.

M. TOOLE: Non.

M. FISHER: Je voudrais poser une question à M. Gordon au sujet de la cause pendante devant la Cour supérieure du Québec, dans laquelle le National-Canadien est impliqué quant au camionnage. Ce règlement fut-il conclu sur la base—tel qu'indiqué dans certains rapports—du paiement de $20,000 par la *Husband Transportation* au demandeur et sur l'entente que vous vous retireriez de quelque 21 routes du Québec et ajouteriez les frais légaux de l'action jusqu'à ce moment-là?

M. GORDON: Oui, vous avez pas mal saisi le point. Nous nous sommes vu pris dans un procès. En octobre 1958, une sommation fut servie au National-Canadien d'avoir à comparaître à la Cour des Sessions, pour répondre à l'accusation de l'Association du camionnage du Québec à l'effet qu'il dirigeait un service de transport sur la grand-route, sans l'autorisation de la Commission des Transports du Québec, entre Montréal et Joliette. La cause fut entendue en juin 1959 et le chemin de fer fut trouvé coupable et condamné à verser une amende de $25. C'était délibéré, parce que nous voulions faire de cette cause un test. L'amende ne fut pas payée et le chemin de fer réussit à obtenir un arrêt contre la Cour, l'empêchant de faire exécuter son jugement, parce qu'elle n'avait pas juridiction en la matière. La cause fut subséquemment portée devant la Cour supérieure, mais retenue en suspens.

Il y eut une très âpre et longue affaire de cour que je n'essaierai pas d'exposer. Cependant, au cours de cette procédure, nous nous trouvâmes pris dans une impasse complète. Nous eûmes une consultation avec la Commission des Transports du Québec relativement à la cause. Nous avions employé des véhicules-moteurs à service interprovincial sur 21 routes du Québec, en remplacement des services ferrovaires ou conjointement. Ces opérations de camionnage furent menées sans permis de cette Commission, car nous croyions que les pouvoirs spéciaux accordés aux chemins de fer les autorisaient à agir ainsi.

Nous partageons encore cette opinion. Durant l'audition de la cause de la Midland, la *Canadian National Transportation Limited* réitéra son intention de continuer de reconnaître la juridiction de la Commission des Transports du Québec. Nous fîmes savoir dans le temps que, en autant que les services de grande route alors menés dans la province par le chemin de fer étaient touchés, des demandes avaient déjà été présentées par la *Canadian National Transportation Limited*. Toute l'affaire se trouve alors enlisée, et pour que nous puissions poursuivre notre tâche majeure, celle de libérer le permis pour la Midland, nous en vînmes à une entente à l'effet que l'Association du camionnage du Québec accepterait d'abandonner et de se retirer des procédures en instance à la Cour d'Appel du Québec, en considération de notre retrait de certains de ces services; ils furent remis, pour ainsi dire, à d'autres organismes de camionnage.

Incluse dans le mémoire de l'entente, la compagnie *Husband Transport Limited*—rappelons-nous que c'était *Husband Transport Limited* qui était

impliquée dans la cause en ce temps-là et non pas le National-Canadien—entreprit de participer aux frais juridiques de l'Association du camionnage du Québec jusqu'à concurrence de $20,000. Ce point acquis, cette dernière association se retira par la suite des deux causes en instance devant la Cour des Sessions de la Paix, et le mandat de prohibition tombe aussi, heureusement. Les quatre poursuites intentées par la province de Québec devant la Cour des Sessions furent aussi retirées.

M. FISHER: Et à propos des 21 routes desquelles vous vous êtes retirés? Doit-on comprendre que cela est définitif?

M. GORDON: Nous n'avons pas, à ce que je comprends, abandonné notre prétention au droit d'opérer. Nous n'avons pas abandonné cela.

M. FISHER: Quand pourrez-vous obtenir une décision là-dessus?

M. GORDON: Je suppose qu'il nous faudra attendre le règlement de la cause qui est devant la Cour supérieure; il y a une cause pendante devant ce tribunal.

M. FISHER: Et celle-ci, est-ce contre Husband ou l'une des autres compagnies?

M. VAUGHAN: C'est la principale cause dans laquelle l'Association du camionnage du Québec met en doute la validité du droit de la CNTL à opérer. Cela n'a rien à voir avec des routes individuelles.

M. FISHER: Est-il possible ou probable que cela passe en Cour suprême du Canada?

M. VAUGHAN: Après que la cause aura été entendue en Cour supérieure du Québec, je suppose qu'on pourra en appeler du jugement.

M. FISHER: Avez-vous l'intention de porter la cause au-delà de la Cour supérieure du Québec?

M. GORDON: Cela dépendrait du résultat. Si la décision était contre nous et si elle était convaincante, nous en resterions là; si nous croyons qu'elle n'est pas convaincante, nous en appellerons.

M. FISHER: Qu'en est-il des actions légales dans lesquelles vous étiez impliqués avec d'autres services?

M. GORDON: Elles sont encore en instance.

M. FISHER: Il n'y a pas eu de règlement de ces litiges?

M. GORDON: Non, je ne le crois pas.

M. FISHER: Y a-t-il quelque moyen par lequel nous pourrions examiner la valeur des bénéfices que vous obtenez du camionnage et si c'est, bien clairement, une opération fructueuse?

M. GORDON: Je ne saisis pas très bien. Il me semble que nous avons parlé de cela déjà. Nous avons acquis un certain nombre de services de camionnage et, comme ils fonctionnent maintenant, ils vont s'avérer un succès. Nous avons affronté de sérieuses difficultés en embarras légaux et des difficultés de novices qui nous mirent pour un temps bien mal à l'aise, mais nous voici bien satisfaits maintenant que ces organisations de camionnage ont été intégrées et forment partie de notre propre organisation, elles s'apprêtent à se révéler une bonne affaire. Je ne sais pas comment ce Comité pourrait jamais prononcer jugement là-dessus.

M. FISHER: Voilà le point qui m'intéresse. D'après les témoignages reçus ici au cours des années passées, j'avais compris que, quand vous entreriez en ce domaine, vous vous assureriez que ces compagnies garderaient leur raison sociale et que les divers préposés demeureraient à leurs postes. Cependant, presque toutes les indications semblent démontrer que vous avez persisté et les avez intégrés tout bonnement.

M. GORDON: La référence à la raison sociale se rapporte aux franchises et permis attachés à ce vocable particulier, mais nous n'avons jamais suggéré, à quelque moment que ce fût—et je crois que je n'ai jamais suggéré en aucun de mes exposés antérieurs—que nous n'utiliserions pas une compagnie au meilleur avantage de l'ensemble. La direction de ces compagnies doit être intégrée si nous voulons obtenir les meilleurs résultats parce que nous les fusionnons en terminus collectifs, ou en équipes collectives de sollicitation d'affaires, en flottes collectives de cueillette et de livraison; en service collectif d'annonces, en comptabilité collective, en équipe directionnelle collective, et ainsi jusqu'au niveau du Bureau central. Voilà le cours normal des choses. Mais nous retenons l'entité juridique pour les permis et fusionnons pour donner l'avantage aux compagnies plutôt que de le donner à une autre compagnie, parce que cela sert à notre propre but en tant que société.

M. FISHER: En d'autres termes, entre la réalité et la forme, il y a une distinction réelle à faire.

M. GORDON: Ca ne servirait à rien d'essayer de poursuivre la tâche en compagnies individuelles. L'unique résultat probant est l'utilisation simultanée de toutes les compagnies.

M. FISHER: Cela aussi fait partie de votre pénétration massive d'un autre mode de service de transport, pour ainsi dire? Supposons que je l'expose en ces termes: en fait, vous présentez une sorte de supermarché en service de transport. Où se trouve la solution pour ces gens du camionnage que préoccupe le fait que vous offrez une si grande diversité de services, un mode de service intégré, juste en leur domaine, quand elles avancent qu'elles ne peuvent soutenir la concurrence si, dans un territoire spécifique, vous décidez de les évincer?

M. GORDON: Je ne sais trop comment répondre à cela sinon en disant que, de fait, la proportion de nos affaires en camionnage est si mince en comparaison du total des opérations de camionnage qu'il devient plutôt ridicule pour elles de parler de cette façon. Je n'ai encore vu aucun cas spécifique où une compagnie de camionnage a pu avec succès alléguer en n'importe quel cas spécifique que nous nous soyons engagés, par exemple, à couper les taux ou à lancer un service concurrent inéquitable. Je n'ai absolument pas vu d'exemple spécifique de cela.

M. FISHER: Mais le fait demeure qu'avec le plan de gare-centre, avec vos franchises de camionnage au long cours, vous êtes en mesure de faire concurrence aux compagnies de camionnage à long et à moindre parcours et que vous engagez les gens dans des régions spécifiques sur une base pas mal efficace.

M. VAUGHAN: Nous ne faisons pas concurrence aux services à petit parcours. Nous avons dit que nous avons des camionneurs indépendants pris localement sous contrat, pour nous seconder, et j'ai mentionné le nombre de 1,200.

M. LLOYD: Sur le même sujet, je partage un peu la curiosité de M. Fisher sur ce besoin de mener notre tâche avec quelque degré de compréhension. Ces états de comptes, monsieur Gordon, sont des relevés fort bien consolidés et il est plutôt difficile d'en déduire rapidement ce que vous accomplissez dans le domaine du camionnage. Avez-vous, dans ces états financiers, un relevé distinct des recettes et des dépenses du service du camionnage?

M. GORDON: Oui, je viens juste de donner ces chiffres à M. Grégoire.

M. LLOYD: Ce sont des chiffres couvrant le tout?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Ce sont les chiffres qu'il a demandés et ils ne figurent pas ici.

M. VAUGHAN: Ils sont dans le rapport, monsieur Lloyd. Les recettes globales sont données. Vous les trouverez à la page 10. Les autres chiffres donnés

tantôt étaient ceux des recettes et dépenses en totalité. Ce que M. Gordon disait, c'était qu'il ne voulait pas les morceler entre compagnies individuelles.

M. LLOYD: Je crois qu'il a dit qu'il nous en donnerait la raison. Je pense qu'il a dit cela avant l'ajournement. Je crois qu'il a dit qu'il nous dirait pourquoi il ne désirait pas les séparer.

M. VAUGHAN: Il vient juste de le faire.

M. GORDON: En effet. J'ai dit cela à M. Fisher, mais je vais le répéter. Le fait est que nous parlions de résultats individuels. Cela va certainement placer le National-Canadien à désavantage vis-à-vis ses concurrents. J'ai mené des enquêtes très sérieuses sur ce point et nous en avons discuté l'année dernière. Je dis qu'aucune autre compagnie de camionnage au Canada ne rend publics les resultats de ses opérations. C'est certainement vrai dans le cas du Pacifique-Canadien.

M. LLOYD: Vous êtes directeur d'Air-Canada, monsieur Gordon, et vous publiez un rapport distinct sur les opérations d'Air-Canada, et la compagnie agit en concurrence avec le Pacifique-Canadien. Est-ce là une situation différente?

M. GORDON: Oui, je crois que ce l'est.

M. GRÉGOIRE: Quels sont les concurrents du National-Canadien en ce domaine?

M. GORDON: Tous les camionneurs sont des concurrents en ce champ d'action. Le Pacifique-Canadien a une vaste organisation de camionnage, une très vaste organisation de camionnage, en vérité.

M. GRÉGOIRE: Vous êtes une société de la Couronne. Comment les sujets de la Couronne peuvent-ils venir en concurrence avec la Couronne et comment le Gouvernement peut-il faire de la concurrence à ses propres administrés?

M. GORDON: Alors, vous feriez mieux de vous entendre avec le Parlement pour évincer les Chemins de fer Nationaux du Canada des affaires.

M. GRÉGOIRE: Si les concurrents ne versaient pas d'impôts pour payer les déficits des Chemins de fer Nationaux du Canada, vous ne fonctionneriez pas.

M. GORDON: Vous ne payez pas les déficits en guise de faveur à moi-même. Nous sommes devant un fait et ce fait est que les Chemins de fer Nationaux du Canada existent. Ils existent du fait historique que quelque six compagnies ont fait faillite et le gouvernement d'alors décida, dans l'intérêt public, qu'il ne pouvait se payer le luxe de laisser tomber ces chemins de fer; alors, ils furent réunis en une compagnie de la Couronne sous l'appellation de Chemins de fer Nationaux du Canada, et mon devoir comme président des Chemins de fer Nationaux du Canada est d'utiliser ces biens, qui sont des biens publics, propriété du public canadien, au meilleur avantage possible. Il y a $3½ milliards d'investissements dans ces compagnies, montées par le peuple du Canada, et ma besogne est de voir à ce qu'elles fonctionnent d'une façon aussi raisonnable que possible pour obtenir le meilleur bénéfice en cette opération dans un champ de concurrence.

M. GRÉGOIRE: Mais le problème se pose à l'égard d'un nouveau domaine—le camionnage. Il y a des tas de compagnies de camionnage au Canada et, comme vous l'avez dit, vous êtes leur concurrent. Le National-Canadien est plus gros parce qu'il a plus de fonds et il met en danger la survie de toutes ces petites compagnies.

M. GORDON: M. Grégoire, vous mettez de nouveau la charrue devant les bœufs. Ce sont les camionneurs qui ont envahi notre domaine.

M. ROCK: C'est sûrement ce qu'elles ont fait. Réveillez-vous, monsieur Grégoire.

M. GORDON: Elles ont commencé par enlever le commerce des chemins de fer. Nous essayons maintenant simplement d'organiser la reconnaissance de la forme moderne de transport; alors, nous donnons du service à nos expéditeurs.

M. GRÉGOIRE: Vous me surprenez avec l'argument que les camionneurs ont envahi votre domaine. Vous étiez dans les chemins de fer.

M. GORDON: Nous étions dans le transport.

M. GRÉGOIRE: Par voies ferrées, non par véhicules-moteurs.

M. GORDON: Tout genre de transport était notre affaire. Les Chemins de fer Nationaux du Canada ont eu le droit d'entrer dans le service du camionnage ou dans tout genre de transport depuis leur formation. Nous avons toujours eu ce droit.

M. GRÉGOIRE: Jusqu'à il y a deux années environ, vous ne faisiez pas de camionnage comme commerce.

M. GORDON: Oh! oui, nous en faisions.

M. GRÉGOIRE: Quelques autres compagnies faisaient du camionnage.

M. DEMCOE: Nous en avons toujours fait.

M. ROCK: Les Chemins de fer Nationaux du Canada ont toujours fait du camionnage depuis mon enfance.

M. GRÉGOIRE: De l'express.

M. ROCK: Du camionnage aussi, pas seulement de l'express. Ils faisaient du transport petite vitesse aussi.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. ROCK: Je ne pense pas que ceci se rattache au rapport et je ne crois pas qu'il puisse servir de critiquer le National-Canadien d'être entré dans le commerce du camionnage. Je ne pense pas que nous soyons ici pour juger s'il doit ou ne doit pas être dans le domaine du camionnage.

Le PRÉSIDENT: Peut-être que ceci ferait ressortir les faits. M. Grégoire cherche peut-être à savoir si les Chemins de fer Nationaux du Canada ont le droit ou non de se lancer dans le service du camionnage ou ont été dans ce service auparavant et si le commerce du camionnage, en fait, jouissait d'un monopole du commerce que les Chemins de fer Nationaux étaient en train de perdre. Je ne sais pas. C'est ce qui ressort de l'exposé et je pense que nous devrions maintenant poursuivre la série des questions.

M. FISHER: Je ne pense pas qu'il s'ensuit que les Chemins de fer Nationaux du Canada aient le droit d'être dans ce commerce. Je crois que la majorité des employés et nombre d'habitants du pays aimeraient les y voir. Toute la question est de savoir ce qui va advenir de l'industrie privée du camionnage alors que l'affaire s'étend aux Chemins de fer Nationaux du Canada et au Pacifique-Canadien?

M. LLOYD: Monsieur Gordon, comme suite à la question de M. Fisher, je n'ai pas eu le temps de lire les rapports de la Commission royale d'enquête sur le transport, mais je comprends qu'ils traitent longuement de la question de la concurrence dans le domaine du transport, qu'ils y décrivent la situation et qu'ils exposent le rapport du chemin de fer avec le camionnage.

Je ne me préoccupe, pour l'instant, que d'une seule chose, et c'est la responsabilité des sociétés de la Couronne. Vous affirmiez, il y a un moment, la nécessité de tirer au clair une situation onéreuse, c'est-à-dire la banqueroute de six compagnies de chemin de fer qui sont passées aux mains des Chemins de fer Nationaux du Canada et ont dû être récupérées dans l'intérêt national du Canada. Maintenant, en procédant à cette récupération et au maintien de ces services du rail, vous vous êtes embarqués dans l'expansion

de votre service de camionnage. Le souci des membres du Comité, sauf erreur, est simplement ceci: Jusqu'où allez-vous avec cela? Avez-vous liberté complète? Quel en est l'objectif, ou est-elle simplement limitée? Et comment la mesurez-vous? Quel est le critère que vous utilisez pour juger jusqu'où vous devriez aller pour obtenir le meilleur rendement des biens du chemin de fer?

M. GORDON: Je crois que, dans l'affaire du transport, nous allons aussi loin que nous le pouvons, en mettant en œuvre tout appareil de transport que nous pouvons utiliser efficacement pour produire des recettes. Peu importent les moyens.

M. FISHER: Pensez-vous qu'il y ait une possibilité de séparer ou de tirer une ligne au-delà de laquelle les chemins de fer devraient ou ne devraient pas pénétrer dans le domaine du camionnage?

M. GORDON: Non, je ne le pense pas, pas plus que vous puissiez tirer une ligne indiquant jusqu'où l'industrie privée du camionnage peut se rendre.

M. FISHER: Je présumerais que l'industrie privée du camionnage est limitée dans son exploitation. Il est difficile, je crois, pour les camionneurs, de se servir du rail.

M. GORDON: Oh! ils pourraient construire un chemin de fer s'ils le voulaient, mais je ne le leur conseille pas.

M. GRÉGOIRE: Vous disiez, il y a un instant, que vous iriez aussi loin que possible pour faire autant d'argent que possible. Mais vous pourriez dire la même chose des hôtels du Canada, ou des restaurants, ou même des automobiles, comme dans la vente des automobiles, et il n'y aurait pas de fin à cela. Voilà ce que M. Fisher voudrait savoir. Si vous allez aussi loin que vous le désirez, comme vous avez commencé, où vous arrêterez-vous ?

M. GORDON: D'après mon expérience personnelle à la direction des Chemins de fer Nationaux du Canada, je ne sais rien qui ait été plus soigneusement considéré ou plus soigneusement éclairci dans les cercles gouvernementaux que l'entrée des Chemins de fer Nationaux du Canada dans le service du camionnage. Nous sommes devant un défi quant à notre droit d'être dans le camionnage, et ce défi a déjà été exposé dans divers exposés présentés par des associations de camionneurs, et il se trouve aussi devant les tribunaux du Québec. Nous sommes prêts à répondre à ce défi, et nous sommes maintenant devant les tribunaux pour le relever. Je suis convaincu que nous pouvons réaliser une excellente affaire en le soutenant.

M. FISHER: Voulez-vous dire une bonne affaire en jurisprudence ou en économie politique?

M. GORDON: Dans les deux, la jurisprudence et l'économie politique.

M. FISHER: Je crois qu'il y a ici matière de politique qui relève plus du ministre des Transports que du président des Chemins de fer Nationaux du Canada. Par conséquent, je voudrais que le ministre nous dise si les limites que les Chemins de fer Nationaux du Canada ne peuvent franchir dans le camionnage ont fait l'objet d'une étude.

M. MCILRAITH: Non, mais je devrais peut-être ne pas me borner à une aussi brève réponse, parce que nous avons reçu des exposés de l'industrie du camionnage qui veut établir un monopole du transport pour elle-même. Ces exposés font présentement l'objet d'une considération et d'une interprétation soignées, parce qu'ils présentent un grand nombre de points. Certains de ces points semblent entrer uniquement en conflit avec d'autres points du même exposé. Ces dossiers ont été étudiés. Mais, pour répondre à votre question, si je vous comprends bien, quant aux Chemins de fer Nationaux du Canada et jusqu'où ils peuvent aller en ce qui se produit présentement, cette matière n'a pas encore reçu une attention détaillée sur la politique à suivre.

M. FISHER: Peut-être le terme est-il un peu injuste. Ils voudraient ne confier le camionnage ou ce mode particulier de transport qu'aux compagnies de camionnage.

M. MCILRAITH: Non, ce n'est pas cela. C'est justement l'argument que je leur ai présenté. Non, ce serait une situation claire. Il y a différentes interprétations offertes par ces sociétés de la portée de leurs exposés. Au moins un groupe de l'industrie—et je ne puis évaluer tout de go quelle importance il a, mais je crois qu'il est plutôt petit—prétend que d'autres genres de transport devraient être restreints, de sorte qu'ils puissent avoir un champ libre dans l'industrie du transport dans lequel ils puissent tracer un plan réalisable qui servirait le mieux l'intérêt public au Canada. Mais voilà une matière qui présente des difficultés.

M. FISHER: Quelles sont vos vues sur le sujet que nous avons discuté ici?

M. MCILRAITH: J'ai écouté plutôt attentivement les questions et les réponses depuis huit heures. Je ne sais pas si vous vous attendez à ce que je commente les questions et les réponses, ou quoi encore.

M. FISHER: Non pas les questions, mais où, s'il doit y en avoir une, la limite devrait-elle être tracée?

M. MCILRAITH: Qu'on me permette de répondre que, durant les 24 années durant lesquelles j'ai vu le Comité à l'œuvre, il est plutôt intéressant de constater une certaine oscillation du pendule. Auparavant la direction des Chemins de fer Nationaux du Canada était invitée, par des suggestions qui lui étaient faites ou par des lettres adressées au gouvernement, à entrer dans le service du camionnage, ou dans l'affaire du pipe-line; ce soir, il me semble, d'après le genre de questions, qu'on lui demande maintenant de se retirer des affaires du camionnage et de se contenter d'exploiter un chemin de fer.

M. GRÉGOIRE: Je ne crois pas que cela soit juste. Nous n'avons jamais demandé au National-Canadien de se lancer dans l'affaire du pipe-line ou dans toute autre affaire du genre. Je crois que, si vous voulez examiner les rapports de l'année dernière, vous verrez que notre attitude était à l'effet contraire. Mais nous ne voulons pas dire que les Chemins de fer Nationaux du Canada devraient aller le plus loin possible pour atteindre leur but; c'est-à-dire aller aussi loin que M. Gordon le mentionnait il y a quelques instants, quand il a dit que le ciel en était la limite.

M. GORDON: Je ne crois pas que j'aie dit cela.

M. GRÉGOIRE: Vous avez dit aussi loin que vous pouviez aller.

M. GORDON: Mais je n'ai pas dit cela.

M. MCILRAITH: Peut-être pourrais-je compléter ma réponse. Je cherchais à indiquer le changement qui s'est produit en 24 ans dans l'appréciation de l'examen de ce problème par des membres de comités. Je cherchais à faire cela pour montrer que c'était une question de jugement dans la recherche de ce qui servirait le mieux la cause du transport et de l'intérêt public. Voilà ce que je tentais de faire.

M. FISHER: C'est là une importante série de questions à la lumière du rapport MacPherson et de ses recommandations. M. Gordon martèle cette question de concurrence entre les modes de transport et au sein de ces moyens.

M. GORDON: Je suis prêt à donner un rapport complet de la politique du camionnage des Chemins de fer Nationaux du Canada. Je l'ai déjà mis sur le rapport trois fois; mais, si vous voulez bien patienter, je vais le faire de nouveau. Il comprend cinq pages, et je vous remettrai le tout.

M. MCILRAITH: J'ai reçu de très bonnes suggestions de l'industrie du camionnage et je les fais présentement étudier. Il s'y trouve de vraies questions de mesure soulevées et c'est une pièce documentaire soigneusement préparée.

M. FISHER: Par l'Association canadienne du camionnage?

M. MCILRAITH: Je ne suis pas sûr si c'est par cette association ou par l'une de ses filiales. Car elle a des succursales régionales ou provinciales.

M. FISHER: Je ne désire pas une réaffirmation de la politique des Chemins de fer Nationaux du Canada en matière de camionnage. C'est la question de l'attitude du gouvernement par rapport à cette politique qui m'intéresse.

Le PRÉSIDENT: Je comprends votre point de vue; mais j'aimerais savoir si les membres désirent que M. Gordon nous fasse part de la déclaration à laquelle il a fait allusion?

M. BALCER: Avant que M. Gordon nous en donne lecture, j'aimerais poser quelques questions. Il me semble qu'actuellement le Pacifique-Canadien est l'unique actionnaire de la Smith Transport.

M. GORDON: Je crois que oui.

M. BALCER: Et cette compagnie vous fait concurrence?

M. GORDON: Oui.

M. BALCER: Savez-vous depuis quand cette société possède les camions de la Smith Transport qui, à mon sens, est la plus importante compagnie au Canada?

M. GORDON: Je ne m'en souviens pas exactement: les années passent si rapidement. Cependant, je crois que cela remonte à sept ou huit ans. Bien sûr, le Pacifique-Canadien possédait auparavant la compagnie de camion Dench, qui opérait dans l'ouest du Canada. Cette compagnie assez importante a fonctionné pendant longtemps et je crois qu'elle s'est fondue dans une autre. Comme je l'ai déjà déclaré, je crois que le Pacifique-Canadien a acheté la Smith Transport il y a six ou sept ans et le Pacifique-Canadien se dit maintenant la plus imposante société de transport par camions au Canada.

Il y a une chose que nous ne devrions pas oublier et c'est le problème de la surveillance exercée sur l'ensemble de nos opérations. Nous devons nous rappeler que cette surveillance se fonde sur notre budget. Nous le soumettons chaque année au Parlement et au Comité afin que vous puissiez juger de l'importance de nos opérations. Jusqu'ici nous avons placé $15,200,000 dans le transport par camions.

M. BALCER: Comment ce chiffre se compare-t-il avec celui de la Kingsway Trasnport qui appartient à la Canada Steamship Lines?

M. GORDON: Je l'ignore. On ne peut vérifier aucun état financier du Pacifique-Canadien, ni de la Canada Steamship Lines qui possède et exploite la Kingsway Transport, ni de la compagnie qui dirige la société Motorways Limited.

Le président de la Commission du Transport du Québec qui jugeait la cause du Milland-Superior déclara que l'état financier du National-Canadien ne serait pas dévoilé à moins que toutes les autres compagnies de transport par camions du Québec ne publient les mêmes renseignements. Aucune société ne l'a fait. En conséquence, le président n'a pas exigé qu'on révèle les renseignements.

M. BALCER: C'est une des questions que je posais habituellement aux sociétés de transport par camions: pourquoi n'exigeaient-elles pas ces renseignements au sujet de la Smith Transport et de la Kingsway Transport, qui avaient un chiffre d'affaires beaucoup plus important que le National-Canadien.

M. GORDON: Comparativement à l'ensemble de nos opérations quel est le pourcentage du transport par camions? Je sais qu'il est minime.

M. TOOLE: Il représente moins de cinq p. 100 de toutes nos opérations.

M. FISHER: Mais si vous ajoutiez à cela les contrats que vous avez avec la Canadian National Transportation le pourcentage serait-il un peu plus élevé?

M. GORDON: Vous voulez dire lorsque nous engageons des sociétés privées?

M. FISHER: En effet.

M. GORDON: Cela n'ajoute rien, ce sont des sociétés privées et c'est vrai que nous les engageons.

M. DEACHMAN: Monsieur Gordon, je suis préoccupé du fait que le Parlement, représenté par le Comité, perd graduellement son privilège de questionner les représentants du National-Canadien en ce qui concerne les expéditions de marchandises en lots brisés.

En effet, à cause de l'accroissement de l'industrie du transport par camion, on utilise de plus en plus le camion au lieu du train pour transporter les lots brisés, et à mesure que les camions se chargent des expéditions par messagerie et des envois de marchandises en lots brisés à cause des raisons que vous avez énumérées plut tôt, notre pouvoir en tant que Comité d'étudier le transport et ce qui se passe dans ce domaine est de plus en plus restreint. Nous ne pouvons plus obtenir de chiffres. De cette façon, une partie du transport au Canada que les Comités précédents avaient l'occasion d'étudier, échappe à notre surveillance. De plus, si votre idée d'une agence principale passe à exécution, et nous l'espérons, il y aura encore plus de dissimulation et chaque année quand vous comparaîtrez devant le Comité, nous pourrons de moins en moins étudier l'orientation du transport des petits colis et des chargements légers et nous ne pourrons en obtenir les chiffres ni connaître exactement les opérations qui ont été faites.

Et une des raisons de cela, c'est que les sociétés privées de transport par camion ne nous fournissent pas leurs chiffres d'affaires. Le gouvernement ou même le Comité devrait peut-être obliger les sociétés à faire connaître leurs négociations afin que le pays soit mis au courant du chiffre d'affaires que représente l'industrie du transport par camion. Je pense que nous devrions tenter cet effort afin de connaître l'état économique et financier exact de ce genre d'industrie. Si, en tant que parlementaires, nous insistions pour obtenir une étude complète de ce secteur, comme c'était le cas à l'époque des chemins de fer, nous pourrions savoir de quelle façon cette industrie opère au pays.

M. GORDON: Voyez-vous, cela va à l'encontre des propositions de la Commission MacPherson.

M. DEACHMAN: Peut-être, mais je ne faisais pas partie du Parlement lorsque le rapport en question a été publié en sorte que je ne m'y sens pas particulièrement lié.

M. GORDON: Le rapport soutient que la concurrence est la meilleure façon de surveiller les taux et on y propose de libérer les sociétés de chemins de fer de la surveillance des taux; qu'il y ait libre concurrence et alors le moyen de transport le plus économique et le plus rapide obtiendra les commandes.

M. DEACHMAN: Alors d'après les recommandations du rapport MacPherson, nous aurions de moins en moins le droit d'étudier le domaine du transport. C'est bien cela?

M. GORDON: En ce qui concerne les taux qui sont fixés?

M. DEACHMAN: En ce qui concerne les taux et les ressources financières de même que les ressources des filiales, de la même façon par exemple que nous pouvons étudier aujourd'hui les envois par messagerie et les expéditions de marchandises du National-Canadien?

M. GORDON: Les sociétés privées auront encore la même proportion du transport par camion et cela ne peut être à votre disposition. Vous n'avez aucune juridiction sur les sociétés privées des différentes provinces.

M. DEACHMAN: Mais ce que je veux dire c'est que le National-Canadien empêche graduellement le Comité d'étudier une partie du transport des marchandises car à mesure que votre agence s'établira et croîtra, le Comité pourra de moins en moins étudier vos chiffres d'affaires.

M. GORDON: Je ne suis pas du tout d'accord avec vous, car vous ne pouvez pas posséder une vue d'ensemble de l'industrie du transport en étudiant les seules données du National-Canadien De toute façon, nous ne formons qu'une partie du tout.

M. DEACHMAN: Avant que le commerce du transport par camion ne commence, il me semble que le Comité des chemins de fer avait tous les privilèges en ce qui concerne l'étude des envois par messagerie et des expéditions de marchandises.

M. BALCER: Le Comité a toujours eu l'habitude de laisser le témoin répondre aux questions aussi longtemps que cela ne nuisait pas aux sociétés de la couronne. C'était la coutume sous les conservateurs comme sous les libéraux et sous tous les ministres du Transport précédents. Il n'y a là rien de neuf.

M. GORDON: Je vous ai donné les chiffres en ce qui concerne l'ensemble de nos opérations.

M. BALCER: Le témoin nous fournit des renseignements tant que cela ne nuit pas à la société de la couronne.

M. DEACHMAN: Je suis convaincu que les chiffres d'alors étaient beaucoup plus détaillés que ceux que vous nous avez fournis en ce qui regarde les envois à courte distance et les colis en lots brisés.

M. GORDON: Permettez-moi d'en douter. Si vous jetez un coup d'œil sur les témoignages présentés avant moi, vous constaterez qu'ils étaient beaucoup plus superficiels que celui que je vous ai donné aujourd'hui.

M. GRÉGOIRE: Je pense aussi qu'il y a une autre différence entre le National-Canadien et les autres sociétés. Je remarque que sur une période de douze mois vous enregistrez un bénéfice de $781,000. S'il s'agissait d'une société privée, le gouvernement exigerait la moitié de cette somme en impôts. Le National-Canadien n'aura pas à payer cela; votre société possède donc un avantage assez considérable sur les sociétés privées.

M. GORDON: On a fait cette observation bien des fois. J'ai fait de mon mieux pour expliquer cette situation. J'ai donné les raisons du déficit du National-Canadien. Si nous pouvons obtenir le redressement des comptes qui devrait être fait, et si nous pouvions soustraire la même valeur d'amortissement que le Pacifique-Canadien alors nous pourrions faire une bénéfice.

M. GRÉGOIRE: C'est à cela que je faisais allusion.

M. GORDON: Puisqu'il en est ainsi, dire que nous recevons une subvention pour combler notre déficit n'est qu'un argument théorique de comptabilité. En nous fondant sur nos opérations courantes, si nous pouvions laisser de côté les dettes accumulées auparavant, nous serions en mesure de vous prouver que le National-Canadien est aussi progressiste, qu'il donne un rendement aussi bon et qu'il possède autant d'esprit d'initiative que toute autre société de transport sur le continent ou au monde; alors nous payerons des impôts. Nous sommes soumis à l'impôt sur le revenu. Nous payons une foule de taxes sans que les gens le sachent. Tout comme les autres sociétés, nous devons payer des taxes lorsque nous enregistrons un bénéfice. Et nous ne faisons pas de bénéfices à cause de ces calculs théoriques dont je viens de vous parler.

M. PUGH: Quel montant faudrait-il débourser actuellement pour remettre le National-Canadien en état de faire des bénéfices?

M. GORDON: J'ai oublié le montant de notre déficit de l'an dernier. Je crois que c'est environ 48 millions de dollars. Nous devrions éliminer ce déficit.

M. PUGH: Combien faudrait-il débourser?

M. GORDON: Ce n'est pas une question de déboursé. Le gouvernement n'aurait rien à payer. Il ne s'agit que d'un redressement de la tenue des livres. Le coût y est déjà.

Je vais vous donner un exemple. Si on compare les biens du National-Canadien qui se chiffrent à $3,890,909,000 et la réserve de la dépréciation qui est de $738,344,000 et, d'autre part, si on considère les biens du Pacifique-Canadien, soit $2,391,694,000 et la même réserve qui se chiffre à $998,364,000 il devient évident que si nous pouvions déclarer un taux de dépréciation semblable à celui du Pacifique-Canadien nous pourrions alors inscrire $1,651,000,000 au lieu de $738,000,000. Vous pouvez constater tout de suite la différence qui existe entre nos réserves de dépréciation, n'est-ce pas? Il y a aussi d'autres facteurs. Je traite actuellement d'un seul détail. Il existe actuellement une différence d'environ $915 millions, entre l'état des livres du Pacifique-Canadien et les nôtres.

Je veux que vous saisissiez bien. J'ai proposé notre programme de refinancement au gouvernement mais cela ne coûtera rien car l'argent est déjà dépensé. Il ne s'agit que d'un simple redressement de comptabilité entre les registres du gouvernement et les nôtres.

M. PUGH: Est-ce que le Parlement vote un certain montant chaque année à cet égard?

M. GORDON: En effet, on vote des crédits pour combler le déficit annuel. On le comble chaque année.

M. PUGH: Qu'est-ce que cela donne?

M. VAUGHAN: Cela signifie qu'il manque cette somme à la fin de l'année.

M. GORDON: Je crois que je vous comprends. Nous en avons parlé dans la première page de la déclaration et j'espère que je l'ai expliqué très clairement.

M. LLOYD: Monsieur le président, un simple rappel au règlement; nous parlions du transport par camions et nous nous éloignons passablement du sujet.

M. PUGH: Monsieur le président, les questions que je pose se rapportent au fait que la CTA a toujours soutenu qu'elle était dans une situation plus difficile parce que la société de chemins de fer reçoit une subvention et qu'elle peut, par conséquent, abaisser ses taux. Je pense que mes questions ont effectivement rapport à la discussion.

M. LLOYD: Monsieur le président, je veux bien débattre de nouveau la question financière, mais je ne voudrais pas que l'on saute du coq à l'âne.

M. FISHER: J'aimerais vous faire remarquer, monsieur le président, que M. Grégoire a fait une observation qui ne se rapportait pas du tout à cela. Il a affirmé que le transport par camions avait rapporté environ $700,000 au National-Canadien et que toute autre société de transport par camions qui ferait un profit semblable aurait à payer un pourcentage à l'impôt; mais parce que le bénéfice réalisé par le National-Canadien grâce à son transport par camions est englobé dans l'ensemble des revenus de la société, il n'apparaît plus que comme bénéfice dans l'ensemble. C'est cela, n'est-ce pas?

M. GORDON: Ce qui arrive effectivement dans les conditions actuelles c'est que ce bénéfice diminue notre déficit.

M. PUGH: C'est précisément là le problème.

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Pugh. Monsieur Fisher, vous n'étiez pas présent ce matin quand nous avons étudié brièvement la section financière. Nous avons décidé à ce moment que si quelqu'un voulait revenir sur ce sujet plus tard, il pourrait le faire.

M. PUGH: Je me rapportais seulement à la question soulevée ici par des membres.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je faisais précisément allusion à la même chose. Le National-Canadien possède un avantage sur les sociétés privées parce que celles-ci doivent payer l'impôt des sociétés. M. Fisher a fait remarquer que les $781,000 n'iraient pas dans une caisse séparée, destinée à la société de transport par camions du National-Canadien, mais qu'ils retourneraient dans la caisse générale du National-Canadien afin de diminuer le déficit résultant des autres secteurs du National-Canadien. C'est à cause de cela, et de cela uniquement, que le commerce de transport par camions ne pourra réaliser de bénéfice, n'est-ce pas?

M. GORDON: Votre question est si enchevêtrée que je ne parviens pas à vous suivre. Ne comprenez-vous pas que si le National-Canadien réalisait un bénéfice le gouvernement s'en emparerait en entier en plus d'exiger l'impôt?

M. GRÉGOIRE: Vous ne pourriez pas payer vos dettes au moyen de ce bénéfice?

M. GORDON: Non, et la loi dit bien clairement que nous ne pouvons pas le faire. Si nous faisons un bénéfice, nous le remettons en entier au gouvernement et nous l'avons déjà fait. Si vous jetez un coup d'œil sur les rapports des années précédentes, vous constaterez qu'en 1955 et 1956, années où nous avons réalisé environ $10,700,000 et $26 millions de profit, nous avons remis le surplus au gouvernement. Aux fins de la comptabilité, nous sommes soumis à l'impôt sur le revenu. Nous le payons et s'il y a solde, le gouvernement s'en empare.

M. GRÉGOIRE: Ce n'est pas très logique.

M. GORDON: Je suis d'accord, on ne pourrait être plus d'accord. Il devrait y avoir une édition spéciale intitulée: Messieurs Grégoire et Gordon sont d'accord.

M. GRÉGOIRE: Je suis d'accord que si le gouvernement veut faire preuve de logique, il devrait prendre ce fait en considération. Si une compagnie réalise des bénéfices, il lui faut tout d'abord payer ses dettes. Sans aucun doute, le gouvernement devrait permettre à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada de le faire pour que le fardeau des intérêts annuels n'incombe pas à la compagnie.

M. GORDON: Monsieur Grégoire, je vais être très indiscret et vous dire qu'en prenant connaissance de notre projet de nouvelle capitalisation, vous pourriez peut-être découvrir qu'une partie de ce projet le suggère justement.

Peut-être me sera-t-il permis de continuer l'exposé de ma réponse que je venais de commencer. Vous voulez des renseignements sur les frais. Vous trouverez ceux-ci à la première page, là ou paraît l'excédent avant déduction de l'intérêt sur la dette à long terme. Ce surplus s'élève à $13,600,000. Ce chiffre paraissait déjà à notre bilan d'exploitation. Toutefois, $48,900,000 des $62,500,000 destinés à la liquidation de l'intérêt à long terme manquaient à cette somme. Si nous pouvions obtenir une nouvelle capitalisation, nous serions débarrassés de la plus grosse partie de l'intérêt que nous devons liquider et, comme je le disais déjà, nous aurions alors un excédent. La mise en vigueur de la recommandation de la commission MacPherson viendrait encore accroître cet excédent.

M. PUGH: Une nouvelle capitalisation serait-elle l'objet d'une inscription comptable?

M. GORDON: Certainement.

M. PUGH: Faudrait-il pour cela que le Parlement vote de l'argent?

M. GORDON: Il faudrait que le Parlement passe une loi pour permettre un transfert au gouvernement de la responsabilité pour certaines des obligations, et il faudrait du capital pour couvrir ces obligations.

M. PUGH: Autrement dit, cette opération consisterait simplement en un transfert des obligations au Parlement du Canada et cela vous remettrait à flot?

M. GRÉGOIRE: Dans ce cas, le Parlement du Canada payerait l'intérêt au lieu des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. PUGH: Il faut bien que quelqu'un le paye!

M. GORDON: Tout dépend de la façon dont ils le payeraient, soit en comblant nos déficits, soit en payant les obligations non remboursées.

M. PUGH: L'exposé que vous allez présenter se baserait là-dessus.

M. GORDON: Nous avons fait une proposition au gouvernement mais je crains en avoir déjà trop dit. Nous n'avons pas encore mis la question tout à fait au point avec le Gouvernement et je ne sais si ce dernier va accepter nos recommandations. La question est en suspens depuis longtemps.

M. FISHER: Nous pouvons toujours le demander au ministre.

M. MCILRAITH: Il s'agit ici du ministre des Finances.

M. PUGH: Va-t-on me permettre de continuer, monsieur le président? J'ai eu la réponse à ma question et je voudrais en poser une autre à M. Gordon. De la façon dont je vois les choses, la dernière fois que le comité s'est réuni, vous avez dit que dans tous les cas où il fallait que la compagnie de chemins de fer Nationaux du Canada réalise plus de bénéfices, on aurait recours au système de transport par camions. Vue à la lumière de ce système de monopole, votre présente déclaration revient à ceci: «Chaque fois que nous pourrons ramasser quelques sous». Dans la politique que vous voulez adopter, la question de principe est de savoir jusqu'où vous pouvez aller. J'aimerais bien savoir jusqu'où vous allez pousser les choses pour ramasser vos quelques sous ou, si d'autre part, vous avez l'intention d'adopter cette politique seulement pour vous maintenir à flot. N'a-t-il pas été beaucoup question de chargements de lots brisés.

M. GORDON: Il m'est pratiquement impossible de répondre intelligemment à ces bouts de question. Le seul moyen de comprendre une affaire aussi complexe est d'écouter l'exposé du programme adopté par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada pour le transport par camions. Je voudrais lire ce chapitre et si quelqu'un veut m'interrompre et m'interroger, je ferai de mon mieux pour lui fournir des explications. Afin de pouvoir comprendre cette affaire et la suivre jusqu'au bout, il est essentiel d'avoir une compréhension de notre programme.

M. PRITTIE: Monsieur le président, je proteste. Je suis disposé à écouter la lecture de ce rapport, mais il me semble, par ailleurs, que certains membres viennent au comité sans savoir ce qu'est, au juste, le rapport de la commission MacPherson et sans même avoir lu le mémoire des chemins de fer Nationaux du Canada et, très probablement aussi sans avoir pris connaissance des derniers débats du comité. Il n'est pas étonnant de voir les membres poser constamment de telles questions.

M. GORDON: J'ai traité de ce sujet l'an dernier. On peut le trouver au hansard de l'année passée. Et ceci n'est pas le rapport MacPherson, mais un exposé de notre politique.

M. LLOYD: J'ai mentionné un peu tôt que j'ai lu le rapport MacPherson assez superficiellement. Je n'ai aucun mal cependant à suivre votre bilan et il m'a été bien facile de constater que vous possédez beaucoup de valeurs ordinaires et privilégiées ainsi que du capital investi du gouvernement du Canada. Vous ne payez pas d'intérêt sur ces valeurs. Il m'a été aussi très aisé de constater que vous avez en suspens bon nombre d'obligations, y compris des titres

d'obligations qui datent de la mise en exploitation des compagnies Buffalo et Lake Huron, soit depuis 1852. J'imagine que certains de ces titres obligataires ne sont pas rachetables et que vous devez continuer à payer, à moins qu'une loi du Parlement ne vous en libère. Bien que j'aie été membre au Parlement depuis quelque temps, je vous cite ces faits afin de vous inciter à lire le dossier et à vous mettre au courant. Je voudrais, à présent, revenir à la question des transports routiers que nous avions déjà entamée. Je suis d'accord à ce sujet et il me semble qu'arrivés ici, il serait opportun d'avoir l'opinion de M. Gordon au sujet des transports par camions, après quoi nous retournerons à la revue financière.

M. GRÉGOIRE: M. Prittie avait sans doute raison. Nous aurions dû lire tout ce qui se rapportait à la ligne de conduite de la compagnie. Personnellement, je ne l'ai pas lu. Je suis devenu membre de ce comité assez récemment et je n'ai pas eu l'occasion de rencontrer M. Gordon très souvent.

Le PRÉSIDENT: Nous allons donc en faire la lecture.

M. GRÉGOIRE: Je lirai le mémoire ce soir et demain, nous pourrons reprendre l'interrogatoire. Ceci fera gagner du temps au comité.

M. GORDON: Il serait utile de verser tout ceci au compte rendu car ce sera bientôt un sujet courant. C'est la politique adoptée par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, ne le perdez pas de vue. C'est une vue d'ensemble de la façon dont la gestion envisage la ligne de conduite de la compagnie en matière de camionnage.

Depuis que la Commission royale d'enquête Turgeon sur les transports a publié son rapport en 1951, un des facteurs qui ont influé sur les services de transport par chemin de fer au Canada a été l'augmentation sérieuse du volume des affaires de l'industrie du camionnage. Cette forme de concurrence avait une forte tendance à se répandre. Le développement de cette industrie, survenu au moment où les dépenses de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada s'élevaient sans cesse, a permis à la compagnie d'augmenter son bénéfice net d'une manière sensible.

Lorsque la compagnie des chemins de fer avait le monopole du transport sur de vastes secteurs, il lui était possible de faire face à ses dépenses croissantes grâce à une augmentation des tarifs des chemins de fer. Ce genre de palliatif s'est avéré de plus en plus inefficace à mesure que le rayonnement du transport routier s'intensifiait. De plus, cette forme de concurrence était si efficace qu'il a fallu que les chemins de fer fassent des frais considérables pour moderniser et améliorer le rendement de leurs installations et de leur matériel de façon à pouvoir soutenir la concurrence du camionnage sur le marché national du transport.

Les changements divers résultant de cette situation se sont, bien entendu, multipliés au cours de ces dernières années. Pendant ce temps, tandis que la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada prenaient les mesures énergiques que ce nouveau problème exigeait, il devint évident qu'en dépit de ses efforts, la contribution des chemins de fer dans l'ensemble du marché des transports s'amenuisait. Cette constatation a fait ressortir la nécessité d'apporter d'autres changements afin d'amener un volume plus considérable de trafic-marchandises aux chemins de fer et, en même temps, l'urgence d'introduire des mesures économiques rigoureuses dans son système d'exploitation. Ces mesures devaient s'appliquer non seulement aux méthodes et moyens de régler le trafic mais elles devaient aussi être prises en vue d'éliminer les frais et de supprimer, le cas échéant, les services improductifs.

Le National-Canadien fait des efforts considérables pour pallier à la réduction de sa contribution sur le marché des transports. La compagnie est convaincue qu'une revision de ses tarifs ne suffit pas dans ce cas. Il lui faut aussi procéder à une coordination du trafic rail-route. Déjà, on a fait de grands

progrès dans ce domaine. Le but de la compagnie est d'offrir au public le genre de transport qui est le plus en demande, tant du point de vue prix que d'efficacité. Elle ne perd pas de vue que l'intérêt du public est suscité surtout par la qualité des services rendus par divers services des chemins de fer et, dans ce but, le National-Canadien a investi un capital considérable pour la réalisation de ce programme.

L'entreprise qui est la plus susceptible de rapporter des revenus importants aux chemins de fer est celle du transport à longue distance des marchandises, emballées ou non. En général, les chemins de fer peuvent se charger de ce transport d'une manière très économique, mais d'autre part les possibilités d'effectuer ce transport à longue distance par camions existent certainement et existeront toujours. En outre, le transport routier est plus efficace pour cueillir et distribuer la plus grande partie des marchandises; il est plus économique et plus rapide aussi pour les transports à courte distance. Bien entendu, ceci est un point de vue général. Il n'est pas possible d'établir dans tous les cas une ligne de démarcation rigide puisque la nature du transport proprement dit et les conditions dans lesquelles il s'effectue sont très variées. Dans chaque cas, il y a lieu de choisir la méthode qui s'avère la plus avantageuse. Dans certains cas, c'est une coordination des deux méthodes qui peut présenter le plus d'avantages pratiques. Ce que le National-Canadien projette est d'employer les deux méthodes de transport, soit par rail, soit par route, pour le transport de marchandises à longue distance, selon les circonstances, et de coordonner étroitement les services rail-route pour le transport à longue et à courte distance, si c'est là le genre de service que la clientèle demande.

Afin de développer ce concept, le National-Canadien a décidé de joindre à ses moyens de transport par chemin de fer un service de camionnage dans les cas où une coordination de ces deux services peut améliorer le rendement de ses services et mettre de ce fait la compagnie dans une position avantageuse vis-à-vis la concurrence. Pour mettre cette politique à exécution, le National-Canadien a pris maintes précautions. En règle générale, il s'est efforcé de développer ses services de transport par des acquisitions très judicieuses de camions destinés au transport des marchandises par route. De cette manière, la compagnie évite de faire un apport trop brusque de véhicules sur le marché des transports par route existant déjà dans le pays, ce qui créerait certainement un excédent indésirable de camions. Il en résulterait sans nul doute une période de concurrence néfaste pour l'équilibre économique des compagnies de transport moins puissantes qui chercheraient à maintenir leur clientèle. L'objectif du National-Canadien est l'acquisition d'un système de transport routier dont les bénéfices, acquis grâce à la combinaison des transports rail-route, lui reviendrait. Dans certains cas même, le camion s'avère le moyen de transport le plus approprié et la compagnie compte remplacer alors les services ferroviaires par les services routiers.

L'acquisition de ces compagnies de camionnage par le National-Canadien est un pas important vers l'exécution de ce programme. C'est une conséquence logique des tarifs concurrentiels, des taxes convenues, des services rail-route, des principes d'exploitation propres aux têtes de lignes et au plan gares-centres. On s'est efforcé de choisir les moyens de transport routier qui conviennent le mieux au plan d'ensemble destiné à faire le meilleur usage possible des différents services de transport. Par conséquent, l'acquisition des compagnies de camionnage renforce la position concurrentielle des chemins de fer, elle leur donne accès aux marchés non accessibles au service par rail et leur ouvre en outre des possibilités sur le plan économique pour une coordination du trafic rail-route, pour la substitution du transport routier au transport ferroviaire et aussi pour la substitution des services ferroviaires par un usage plus intensif du service porte-remorque.

Dès le départ, il a été reconnu que pour avoir plus d'efficacité, l'entreprise du transport routier doit posséder des permis d'accès aux régions de production. On s'est aperçu aussi qu'il était très peu probable que le National-Canadien puisse obtenir ceux-ci de la part des bureaux provinciaux d'émission des permis pour ces régions, vu le grand nombre des entreprises de camionnage existantes. La seule alternative qui restait à la compagnie était d'acheter les entreprises qui avaient un permis pour l'exploitation de régions qui offraient des possibilités intéressantes à la compagnie des chemins de fer et d'atteindre son objectif général par ce moyen.

Pour cela, diverses entreprises de transport ont été prises en considération. Rien que dans l'Ouest canadien, la compagnie a fait une analyse des permis et du rayonnement de dix entreprises différentes.

Cette analyse révélait qu'aucune des entreprises possédant un permis pour un rayonnement qui conviendrait au plan du National-Canadien n'offrait un prix abordable et qu'il serait dès lors nécessaire d'acheter plusieurs entreprises de camionnage et d'en fusionner ensuite les permis et le rayonnement sous une raison sociale pour l'exploitation des quatre provinces de l'Ouest, la région intermédiaire et pour le Canada central et l'Est du Canada. Les firmes *Empire Freightways Ltd., East-West Transport Ltd.* et la *Midland Superior Express Limited* ont été choisies parce qu'elles offraient le rayonnement le plus favorable du point de vue commercial et des possibilités pour le transport combiné rail-route à des prix raisonnables.

La *Empire Freightways Limited* possède des permis pour le transport intraprovincial sur une région comprise entre Saskatoon-Melfort-Prince Albert-North Battleford au Saskatchewan et pour les transports interprovinciaux entre cette région et Winnipeg.

Lorsque la compagnie eût acheté la *East-West Transport Limited,* cette entreprise avait un permis qui lui donnait un droit de rayonnement interprovincial pour les régions s'étendant entre les villes principales de l'Ouest canadien, soit Vancouver, Calgary, Edmonton, Saskatoon, Regina et Winnipeg. De plus, dans l'Ontario, les villes de Toronto, Hamilton, Windsor, Sarnia et Kitchener étaient désservies depuis les provinces de l'Ouest et retour. Toutefois, au moment de l'acquisition de la *Midland Superior Express,* les concessions d'exploitation de la *East-West Transport* ont été cédées à la Midland, et, à présent, la East-West fonctionne seulement à titre de compagnie de louage du matériel roulant et des installations aux filiales de camionnage de la compagnie des chemins de fer.

La concession pour l'exploitation routière a été cédée par la *East-West Transport* à la *Midland Superior Express Ltd.* Cette dernière est autorisée en outre à effectuer le transport des marchandises d'Edmonton et de Calgary à Sault Ste Marie, North Bay, Sudbury, Windsor, Hamilton, Toronto, Ottawa, Montréal et retour.

Dans nos rapports avec ces trois entreprises, il est essentiel de les considérer comme une seule et même entreprise parce qu'elles ont perdu les caractères individuels qu'elles avaient au moment de leur acquisition. En dépit de leurs raisons sociales distinctes, leurs activités ont peu de rapport avec celles qu'elles avaient à l'origine. Par conséquent, il est tout à fait inutile de chercher à établir une comparaison entre les affaires et les bénéfices que font ces compagnies actuellement à celles qu'elles faisaient au moment de leur acquisition, ou d'essayer d'établir une proportion entre leurs bénéfices et le prix qu'elles ont coûté. Il faut noter ici que les recettes obtenues par les chemins de fer grâce au Plan I du service porte-remorque ont augmenté de $1,360,000, soit de 500 p. 100 depuis leur acquisition.

Dans le Canada Central et de l'Est, la compagnie avait pris plusieurs compagnies de camionnage en considération. Elle en a acquis deux dans l'Est canadien, soit la *Sydney Transfer and Storage Limited* et la *Eastern Transport Limited.*

La *Sydney Transfer and Storage Limited* a un permis intraprovincial en Nouvelle-Écosse. Elle dessert Sydney, New Glasgow, Halifax et d'autres centres. Elle possède en outre des permis interprovinciaux pour Moncton, en Nouvelle-Écosse et Saint-Jean au Nouveau-Brunswick.

La *Eastern Transport Limited* dessert les régions entre Halifax, Truro, New Glasgow et Moncton. Elle assure les services de camionnage entre les villes et entre n'importe quel endroit le long de la route entre les villes.

Le fonctionnement de ces deux sociétés de l'Est a été placé sous la juridiction d'un directeur général, en intégrant l'une dans l'autre, tout en demeurant encore deux corps distinctement constitués.

Au Canada central, on a aussi fait les acquisitions nécessaires pour l'exploitation d'artères principales entre les villes les plus importantes. Les sociétés *Toronto-Peterborough Transport Company, Hoar Transport Company* et *Husband Transport Limited* ont été choisies comme étant celles qui offraient le marché le plus étendu et les meilleurs avantages pour l'intégration route-rail, à des prix qui ont été jugés convenables.

Toronto-Peterborough Transport fonctionne entre la région métropolitaine de Toronto et Hamilton, Oakville, Oshawa, Belleville, Peterborough, Lindsay, Campbellford et autres endroits au nord de Barry's Bay inclusivement.

Hoar Transport Limited détient des permis de circulation entre la région métropolitaine de Toronto et Orillia, Gravenhurst, Bracebridge, Huntsville, Parry Sound, North Bay et Sudbury et aussi entre Toronto et Bowmanville.

Husband Transport fournit un service interprovincial entre London, Toronto, Ottawa et Montréal, y compris d'autres points importants de la péninsule fortement industrialisée du sud-ouest de l'Ontario. En outre, cette compagnie dessert la région située au sud-ouest de l'Ontario allant de Toronto à Windsor.

Il faut qu'il soit bien entendu que le National-Canadien n'a nullement l'intention d'ériger quoi que ce soit qui puisse ressembler à un monopole du camionnage. Le National-Canadien est uniquement une société ferroviaire. Il a trop de capitaux investis dans le matériel ferroviaire pour abandonner ce placement important. Il n'a pas du tout l'intention de ruiner le camionneur indépendant. Le chemin de fer et le camion constituent deux moyens de transport et, dans le meilleur intérêt des expéditeurs comme des destinataires, les usagers du service, l'un devrait être utilisé de préférence à l'autre, selon le cas.

En conséquence, ce qu'il faut est l'acceptation intelligente de la coexistence et la mise au point d'un système d'expédition rail-route bien ordonné, où chaque moyen de transport puisse jouer le rôle qui lui convient le mieux.

On a dit à plusieurs reprises qu'en examinant les estimations faites par l'Office fédéral de la statistique, à propos du camionnage interurbain au Canada, l'on verra que le transport par camion accompli par les compagnies canadiennes de chemin de fer ne représente pas plus que 5 ou 6 p. 100 de tout le commerce routier interurbain. En ajoutant à cela le camionnage privé, la part des chemins de fer dans l'industrie du camionnage interurbain (et il faut comprendre ici tous les chemins de fer du Canada et non pas uniquement le National-Canadien, la proportion du camionnage pour les chemins de fer n'est que de 2 ou 3 p. 100 du total (et je ne parle en ce moment que des chemins de fer). Voilà qui démontre combien est éloignée la possibilité pour les sociétés ferroviaires de monopoliser le camionnage.

Il y a aussi le fait que les bureaux provinciaux de réglementation se font fort d'assurer la concurrence sur chacune des grandes routes et il est bien invraisemblable qu'ils puissent changer leur façon de considérer les services routiers.

Quelqu'un a exprimé la crainte que le National-Canadien ne pratique le rabais des taux pour les marchandises transportées par ses camions. La compagnie a nettement pris l'attitude de maintenir les taux établis par les

autorités provinciales de réglementation ou les divers bureaux de tarifs. De plus, s'il devient nécessaire de réduire les taux pour les mettre au diapason de ceux des autres transporteurs routiers, il faut que chacun de ces taux soit soigneusement analysé pour s'assurer qu'il tient bien compte de toutes les dépenses et du profit à réaliser, avant de l'adopter. Il convient d'insister sur le fait que les lignes de camionnage qu'exploite le National-Canadien ne se livrent pas et ne se livreront pas à une concurrence déloyale.

Nos critiques semblent parfois oublier qu'en plus de ses propres services routiers, le National-Canadien a des contrats avec plusieurs camionneurs indépendants, sans y avoir d'intérêts financiers, pour fournir un service de camionnage relié à ses services ferroviaires. Il emploie 1,165 entrepreneurs de camionnage par tout le Canada et, en outre, il a des contrats avec quelque 80 camionneurs indépendants dans tout le pays, afin de dispenser des services routiers de messagerie et de transport à petite vitesse. Le National-Canadien n'a nullement l'intention d'abandonner cette façon d'agir. Il a plutôt la tendance opposée. La compagnie se rend compte que la meilleure façon de pratiquer ce genre d'exploitation, comprenant la cueillette et la livraison à domicile et les services routiers, est de passer un contrat avec un camionneur local. Bien que ces services proprement dits soient marginaux pour le camionneur indépendant, ils deviennent profitables pour celui-ci, quand le National-Canadien passe avec lui un contrat pour le transport de ses marchandises. Tous ces services indépendants de camionnage cadrent bien dans le programme du National-Canadien pour faire le meilleur usage de tous les moyens de transport et fournir un service conforme aux besoins de sa clientèle.

Dans l'exploitation de ces services routiers, le National-Canadien entend se conformer aux meilleures traditions de l'industrie routière.

Je dois ajouter qu'il est un autre point bien important, c'est-à-dire qu'il est plusieurs endroits au Canada qui répondent exclusivement aux exigences du National-Canadien. En d'autres termes, il y a nombre de grandes et de petites villes que seul le National-Canadien peut desservir. Il en est de même du Pacifique-Canadien. Il est maints endroits qui doivent exclusivement compter sur le Pacifique-Canadien. Si le National-Canadien ne pouvait offrir le même genre de service, y compris le service coordonné du camionnage dont j'ai parlé, les endroits uniquement desservis par le National-Canadien seraient en butte à un traitement injuste. Il en résulterait que les autres villes desservies par le Pacifique-Canadien bénéficieraient d'un service mieux adapté que celui du National-Canadien, à moins que nous ne puissions agir comme nous l'avons fait ici. C'est là une question fort importante.

M. PUGH: De votre exposé, je déduis que ce que vous avez dit la semaine dernière est exact. Jusqu'à présent vous ne vous rendez que là où c'est absolument nécessaire pour que le chemin de fer continue à jouer son rôle, le rôle le plus important. Vous avez dit que vous ne songiez pas uniquement à faire de l'argent. Le point que je veux faire ressortir est que vous ne cherchez pas à exercer un monopole dans le but de vouer à la banqueroute les sociétés de camionnage.

M. GORDON: Je comprends votre idée. La réponse est non.

M. PUGH: Mon interrogatoire est terminé. C'est précisément ce que je voulais savoir.

M. GORDON: Je suis content que vous ayez soulevé la question. J'avais oublié que je m'étais servi de l'expression «là où nous pouvons faire quelques sous». Ce à quoi je songeais est que lorsque nous achetons une compagnie de camionnage, nous ne le faisons pas tout simplement pour le plaisir d'en faire l'acquisition. Nous voulons être sûrs qu'en achetant une compagnie nous pourrons l'utiliser dans notre exploitation. On nous a accusés de faire l'acquisition de compagnies de camionnage simplement pour notre bon plaisir. Je puis vous

affirmer qu'il n'en est rien. En outre, nous avons la modeste somme de 15.2 millions de dollars d'investie et, comme je l'ai dit antérieurement, les autres sommes dont nous aurons besoin devront passer dans nos budgets. Elles devront recevoir l'approbation du gouvernement au pouvoir, du ministre des Finances et, enfin, de votre Comité. Avec toute la surveillance dont nous sommes l'objet, j'ignore comment nous pouvons nous arranger pour mener notre affaire. Rien de tel ne se fait au Pacifique-Canadien ni chez les sociétés de camionnage elles-mêmes.

M. PUGH: Je n'ai voulu obtenir cet éclaircissement qu'après avoir entendu nombre de déclarations.

M. GORDON: Je suis heureux que vous ayez amené cette qustion sur le tapis. C'est important.

M. PUGH: En premier lieu, le ministre a parlé de compagnies de camionnage ou de l'association tout entière du camionnage qui entendaient conserver leur monopole.

M. MCILRAITH: Je n'ai pas dit que toute l'association voulait conserver le monopole.

M. PUGH: Non, vous avez élucidé les choses ensuite, mais l'ensemble de ces remarques aboutissaient à une chose, soit que probablement le gouvernement dirait: «Allez-y carrément», et je pense que vous avez réussi à éclairer la situation.

M. ROCK: Monsieur le président, j'aimerais demander quelque chose à M. Gordon.

Le National-Canadien n'a jamais fondé une nouvelle compagnie de camionnage. Il en a acheté qui existaient déjà et qui faisaient la concurrence à d'autres sociétés du même genre dans la région?

M. GORDON: Oui.

M. ROCK: En d'autres termes, vous n'avez rien fait de neuf, ce qui est nouveau dans le domaine de la concurrence. Ces compagnies ont exercé la concurrence dans le passé et tout ce que vous avez fait a été d'en acheter afin de créer un meilleur service de la part du National-Canadien.

M. GORDON: Vous avez raison. Voilà pourquoi nous avons fait l'acquisition de ces compagnies de camionnage, afin de nous assurer les permis. Nous n'avons pas voulu créer un moyen nouveau, pour ainsi dire, car en agissant de la sorte, nous pourrions étendre le marché, ce qui serait de nature à nuire aux compagnies moins fortes.

M. PUGH: Depuis l'acquisition, quel a été le pourcentage de croissance, d'année en année? Dans quelle proportion ont progressé les compagnies de camionnage sous la direction du National-Canadien?

M. GORDON: Il est une chose que j'ai indiquée auparavant—et je fais ici de nouveau allusion à M. Grégoire—et c'est que l'année 1962 que nous sommes à étudier n'est pas l'année typique, parce, à ce moment-là, nous nous trouvions dans un nouveau genre d'affaires et nous éprouvions bien des difficultés. Nous nous sommes attirés des ennuis et c'est depuis ce temps que nous avons encore à faire face à deux poursuites judiciaires. Vous pouvez penser que notre administration est en faute. D'accord. Mais il ne faut pas oublier que c'est l'un des grands désavantages dont nous devons tenir compte. Nulle organisation humaine ne saurait donner sa pleine mesure sans s'attendre à quelques erreurs. Mais s'il arrive que l'on fasse une erreur, le monde entier en a connaissance. Quand le Pacifique-Canadien commet une erreur personne n'est au courant.

M. LLOYD: Quelle déduction s'impose à la suite de votre exposé? Comme l'a dit M. Grégoire, quand nous recevons une copie de la transcription du compte rendu des délibérations, celle-ci peut donner lieu à des questions mieux

inspirées au sujet de votre mémoire, mais votre principal concurrent dans ce domaine, c'est le Pacifique-Canadien, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui. S'il est question de camionnage, notre plus fort concurrent est le Pacifique-Canadien.

M. LLOYD: Parce qu'il fait le commerce ferroviaire et qu'il se sert du camionnage précisément pour se maintenir dans l'exploitation qui lui est propre?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Et il faut que vous en fassiez autant, parce que vous exercez vous-mêmes la concurrence?

M. GORDON: C'est l'impression que nous avons. Nous ne voulons pas uniquement pratiquer la concurrence, mais aussi bien servir les collectivités qui ne peuvent compter que sur nous.

M. LLOYD: Vous avez dit précédemment que vous demandiez pourquoi certaines gens veulent faire le commerce ferroviaire. Évidemment, cela ne concerne pas notre Comité. Notre but n'est pas de savoir pourquoi le Pacifique-Canadien continue ce commerce? Que l'un des deux se retire serait peut-être la solution du problème.

M. GORDON: J'espère que ce n'est pas à moi que vous attribuez cette remarque.

M. LLOYD: Je pense que vous avez prétendu qu'il y a des camionneurs qui voudraient s'engager dans l'exploitation ferroviaire, mais vous avez émis le doute qu'ils le fassent. Voici ce à quoi je veux en venir, monsieur Gordon: quand les chemins de fer Nationaux ont acheté ces six compagnies, avez-vous, entre autres choses, acquis de grandes étendues de terres inexploitées?

M. GORDON: Des compagnies de camionnage?

M. LLOYD: Non, non. Je reviendrai tout à l'heure sur le sujet des compagnies de camionnage. J'y arrive. En faisant l'acquisition de ces six compagnies de camionnage qui étaient sur le point de tomber en faillite, vous êtes-vous approprié quelque grande superficie de terrain?

M. GORDON: C'était en 1922.

M. LLOYD: Avez-vous eu ce qui restait de grandes superficies de terrains non développés?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: De grandes étendues?

M. GORDON: Oui, très grandes. Dans l'Ouest du Canada, par exemple, nous avons eu de grandes étendues de terrains qui avaient été concédées, au moyen de subventions, aux anciens propriétaires. Malheureusement, les anciens propriétaires s'étaient montrés bien malins quant aux terres subventionnées et ils les ont vendues comme des terres de culture. Plus tard, on y a découvert de l'huile, mais, à ce moment-là, elles avaient été vendues.

M. LLOYD: Ils en ont eu le bénéfice.

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Quand le Pacifique-Canadien a été fondé, la compagnie a fait la même expérience et elle a acheté 20 acres par mille, n'est-ce pas?

M. GORDON: De grandes étendues de terre leur ont été données, et ils ont eu plus de chance, en ce sens qu'ils ont pu les garder et maintenant ils y découvrent de l'huile.

M. LLOYD: Devons-nous voir là l'explication du fait que le Pacifique-Canadien continue l'exploitation ferroviaire?

M. GORDON: Il vaut mieux me prévaloir de mon droit et dire que je ne peux pas témoigner au nom du Pacifique-Canadien.

M. LLOYD: Il me semblait toutefois que si cette compagnie possédait encore de grandes étendues de terres, ce soit là la raison pour laquelle elle continue son exploitation ferroviaire. Elles possèdent de la valeur pour plus tard. Mais pour revenir au camionnage, ce fait explique que cette compagnie fasse du camionnage et cela vous oblige à en faire autant, afin de protéger les intérêts qu'a le peuple canadien dans le système ferroviaire.

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Vous avez parlé antérieurement de finances, par rapport au camionnage. Voulez-vous dire que si un nouveau programme de capitalisation comme celui que vous avez proposé était accepté, cela simplifierait vos rapports de comptabilité?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Cela vous mettrait mieux en mesure de déterminer la nécessité d'un programme de dépréciation, si tel programme existe.

M. GORDON: Précisément. C'est une chose que j'ai mentionnée particulièrement dans mon rapport où j'ai dit, en prévision du relevé que nous avons fait:

> Cela démontre que la position déficitaire n'a absolument rien de chronique et qu'un surplus pourra être réalisé dans un avenir prévisible. A la vérité, si les recommandations de la Commission MacPherson avaient été complètement exécutées en 1962, en même temps que les propositions de revision du capital, il y aurait eu en fin d'année un modeste profit net d'environ 10 millions de dollars.

M. GRÉGOIRE: Comment en arrivez-vous à ce montant?

M. GORDON: Le calcul est tout simple. Il faut prendre l'assistance généralement proposée dans le rapport de la Commission MacPherson, y décaler les paiements provisoires actuels qui seraient annulés quand le rapport sera présenté, car c'est ce à quoi tendent les recommandations de la Commission MacPherson, prendre la différence nette entre ces paiements et le montant de l'assistance que nous avons demandée dans la revision du capital, le paiement des intérêts, additionner le tout pour soustraire ensuite les frais d'intérêts que nous avons et l'on obtient le montant.

M. LLOYD: Y a-t-il dans le rapport de la commission MacPherson une partie où l'on analyse le National-Canadien?

M. GORDON: Il n'y en a pas qui touche exclusivement le National-Canadien.

M. LLOYD: J'avais consulté le rapport mais je voulais m'assurer que je n'avais pas passé un volume. Le rapport de la commission MacPherson ne portait pas sur le National-Canadien.

M. GORDON: Non.

M. LLOYD: Je m'arrête ici, si vous le permettez, et je passe à un autre sujet.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais poser trois questions au sujet du camionnage. Quelle somme votre budget actuel réserve-t-il à l'achat de nouvelles entreprises de camionnage? Quand vous mentionniez toutes ces compagnies, jusqu'au 31 décembre 1962 et 1963, aviez-vous acheté d'autres entreprises, des entreprises de camionnage?

M. GORDON: Laissez-moi réfléchir avant de répondre. Nous avons terminé certains achats mais il n'y en a pas eu de nouveaux. Je peux vous dire que nous avons reçu un certain nombre d'offres de la part de diverses entreprises de camionnage. Nous les avons considérées attentivement et nous les avons rejetées, habituellement pour deux raisons. Premièrement, elles ne convenaient pas au programme dont je vous parle et deuxièmement, les prix étaient trop élevés pour nos moyens. Nous étudions encore les offres de quelques compagnies

mais nous n'avons pas encore pris de décision au sujet d'un achat particulier. Si nous le faisons, il nous faudra ajuster le budget en conséquence.

M. GRÉGOIRE: Vous avez de l'argent de côté pour acheter certaines routes qui pourraient vous intéresser?

M. GORDON: Il n'y a pas de réserve pour de tels achats.

M. GRÉGOIRE: Quelles sont les fonctions de l'avocat, M. Chateauguay Perrault, au sein du National-Canadien? Est-il employé du réseau ou simplement avocat.

M. GORDON: Quel est son nom?

M. GRÉGOIRE: Il s'appelle Perrault et travaille comme agent de la compagnie, tout comme M. Pinsonnault. Ils représentent tous deux le National-Canadien dans les causes en instance.

M. VAUGHAN: C'est exact, ils font partie de notre contentieux.

M. GRÉGOIRE: Ils sont agents du National-Canadien?

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Pourriez-vous nous donner le nombre approximatif des autres causes soumises aux tribunaux? Je veux parler des causes que le National-Canadien présente à la Commission des transports du Québec. Combien y en a-t-il?

M. GORDON: Seulement la cause principale.

M. VAUGHAN: Voulez-vous dire qu'elle est devant la cour supérieure?

M. GRÉGOIRE: Je veux dire devant la Commission des transports du Québec. Combien y a-t-il de causes?

M. VAUGHAN: Aucune nouvelle demande n'est présentement soumise à cette Commission. Vous songez peut-être au transport local ou à quelque autre de ce genre? C'est ce que vous voulez dire?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. VAUGHAN: Je crois qu'il y en a une.

M. GRÉGOIRE: Et il y a aussi une cause devant la cour supérieure?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: J'ai une question à poser au sujet des services marchandises.

M. CANTELON: J'ai une question à poser au sujet du camionnage. Puisque vous avez l'intention d'abandonner certains réseaux de chemin de fer d'ici quelques années, un bon nombre d'élévateurs à grain vont se retrouver au beau milieu de rien, tout à fait isolés. Avez-vous songé à organiser vos services de camionnage de façon à transporter les céréales de ces élévateurs jusqu'aux terminus qui sont situés sur la ligne principale?

M. GORDON: Votre question soulève tout le problème des abandons de réseaux, et comment nous les effectuerons. Puisque vous venez d'en parler, si vous permettez, je crois qu'il serait opportun en ce moment que je vous décrive la ligne de conduite que nous adoptons à l'égard des lignes secondaires.

M. FORBES: Je croyais que nous avions réservé du temps pour parler précisément des lignes secondaires.

M. GORDON: Je voudrais donner une réponse. Étant donné que notre politique de camionnage ne se rapporte que par hasard à l'abandon des lignes secondaires, il faudrait que j'explique l'abandon des lignes secondaires avant de vous donner la vraie réponse à votre question. Nous pourrions en parler plus tard lorsque nous aborderons la question principale.

M. LLOYD: Dans la partie qui traite du service marchandises, je vois dans le paragraphe intitulé «Matériel roulant» que vous avez acheté 1,617 wagons

à marchandises neufs en 1962, et 150 wagons transporteurs à trois étages pour automobiles, ainsi que divers types de matériel, mentionnés à la page 10.

M. GORDON: Oui monsieur, je le vois.

M. LLOYD: Je suppose que vous avez acheté ce matériel au Canada?

M. GORDON: Mais oui.

M. LLOYD: En entier?

M. GORDON: Voici, pas tout à fait. Une certaine partie de ce matériel a pu être employée sur nos lignes des États-Unis et achetée dans ce pays, mais la proportion serait très faible. Je ne connais pas le nombre exact mais je peux vous le dire dans un instant. Voici: nous avons acheté aux États-Unis, pour usage aux États-Unis, 112 wagons couverts de 70 tonnes pour le *Grand Trunk Western* et 50 wagons à trémies de 70 tonnes, munis de toits. C'est tout. Nous avons acheté le reste au Canada.

M. LLOYD: De quelle façon avez-vous commandé ces wagons? Les avez-vous achetés après avoir reçu des soumissions ou par voie d'adjudication?

M. GORDON: Nous avons demandé des soumissions d'après les devis.

M. LLOYD: A des usines du Canada central, même dans ma province, même à Trenton?

M. GORDON: Oui, à Trenton; en réalité, à tous ceux qui étaient en mesure de répondre à la demande.

M. LLOYD: Il n'a pas été question de locomotives.

M. GORDON: La même politique générale s'applique aux locomotives. Si nous devions les utiliser aux États-Unis, nous les achetions dans ce pays, mais nous avons acheté tout le reste au Canada. Indépendamment de tout cela, les droits de douane sont très élevés et il est donc impossible d'acheter du matériel au Canada et de l'envoyer aux États-Unis et inversement.

M. PUGH: Cela s'applique-t-il au matériel roulant du National-Canadien aux États-Unis?

M. GORDON: Oui. Si nous achetions aux États-Unis du matériel roulant que nous voulions faire passer au Canada, il nous faudrait payer les droits de douane. Le même principe s'applique aussi à l'inverse de la situation.

M. LLOYD: Est-ce que vous louez à bail du matériel des entreprises canadiennes ou américaines?

M. GORDON: Oui, de temps à autre, nous louons à bail lorsqu'il s'agit de transporter la récolte de blé. Nous avons conclu une entente qui nous permet maintenant de louer quelques locomotives à bail des lignes américaines. Et en passant, nous sommes obligés de payer des droits pour les faire passer au Canada.

M. LLOYD: En raison du transport des céréales, songez-vous à acheter d'autres voitures ou à en louer à bail?

M. GORDON: Vous voulez parler de locomotives?

M. LLOYD: Je suppose que les voitures entrent dans la catégorie des wagons à marchandises.

M. GORDON: Oui, mais nous ne louons pas de wagons à marchandises à bail.

M. LLOYD: Étant donné, et c'est malheureux, que nous voilà en décembre 1963, croyez-vous que la récente vente de blé à l'U.R.S.S. et à d'autres pays créera un besoin d'augmenter le nombre des nouveaux wagons à marchandises qui seront construits au Canada?

M. GORDON: Si nous pouvions établir que la quantité de transport restera au même niveau élevé, oui, mais à l'heure actuelle, nous considérons le transport du blé comme une charge de pointe et nous n'essayons pas d'acheter assez de matériel pour les seules charges de pointe ce qui serait ruineux.

Le PRÉSIDENT: Voilà pour le service-marchandises. Y a-t-il d'autres questions?

M. PUGH: Quel est le pourcentage d'augmentation de vos lignes de camionnage?

M. VAUGHAN: Nous ne l'avons pas. Nous débutons dans ce domaine, nous venons à peine d'acheter ces compagnies et nous n'avons pas établi de chiffre comparatif.

M. GORDON: Il n'y avait pas de chiffre établi en 1962. Nous sommes partis à zéro en 1962 avec le matériel de ces compagnies. En 1963, quand nous aurons terminé et que nous vous soumettrons notre rapport en mars, nous vous donnerons alors un chiffre comparatif.

M. PUGH: Il semble que vos affaires augmentent?

M. GORDON: Oui.

M. PUGH: Mais il n'y a pas de pourcentage?

M. GORDON: Non, je ne peux pas encore vous en donner. Nous ne possédons pas les renseignements nécessaires.

M. FORBES: M. Gordon nous a dit qu'il lui faut payer des droits de douanes sur les locomotives qu'il loue aux États-Unis. Reçoit-il un remboursement de la somme qu'il a payée lorsque les locomotives sont rendues aux États-Unis?

M. GORDON: Non. Les droits sont calculés d'après une méthode établie et d'après la durée de la période pendant laquelle les locomotives seront utilisées au Canada. Nous avons essayé de faire abolir ces droits mais malgré les efforts de M. McIlraith, nous n'avons pas réussi à obtenir une décision en notre faveur.

M. FISHER: Et ce programme d'élimination d'arrêts que vous projetiez d'inaugurer spécialement entre Rivers et Melville, et de Watrous à Biggar et ainsi de suite, comme vous le disiez en mai dernier au président des diverses fraternités, que faites-vous de ce programme qui devait rendre votre service-marchandises plus efficace ou plus économique? Je ferais une distinction dans ce cas-ci.

M. GORDON: Je ne sais pas s'il y en a une.

M. FISHER: Quand je dis plus efficace, j'entends un service qui permettrait plus d'économie et qui comprendrait moins de parcours.

M. GORDON: Je crois que M. Demcoe, qui s'occupe des problèmes d'exploitation, devrait répondre à cette question. Après la diésélisation et ses conséquences, nous avons cru que nos points d'arrêt étaient trop rapprochés les un des autres.

M. DEMCOE: Je peux vous ramener à 25 ou 50 ans en arrière lorsque les premiers chemins de fer ont été construits, alors que les trains de marchandises prenaient 12, 14 ou 16 heures pour parcourir 100 milles.

M. FISHER: Je connais cette histoire. Je sais que vous possédez des estimations des économies réalisables grâce à l'introduction de nouveautés telles que les cours Symington. Avez-vous une estimation des économies que vous pourriez réaliser en éliminant des arrêts?

M. DEMCOE: Nous espérons épargner environ une heure grâce à ces divers terminus, où une équipe parcourrait deux subdivisions d'environ 225 à 250 milles. Voici le premier aspect. Deuxièmement: nous obtiendrons de notre matériel un rendement plus satisfaisant, nous réduirons les dépenses par jour et nous obtiendrons un meilleur rendement de nos locomotives.

M. FISHER: Les locomotives ne passeraient-elles pas sans s'arrêter de toute façon?

M. GORDON: Elles doivent arrêter dans un cas et non dans l'autre.

M. FISHER: J'entends, depuis quand arrêtez-vous une heure pour ce genre d'arrêt si l'équipe du wagon de queue ne fait que monter dans le fourgon et en descendre?

M. DEMCOE: En général, il faut une heure d'arrêt dans un terminus: s'il y a quatre terminus, et nous espérons qu'il y en aura quatre où nous cesserons d'arrêter dans l'ouest du Canada, cela fait donc quatre heures, et pendant un an cela fait un certain nombre d'heures. Par conséquent, nous espérons obtenir de notre matériel un rendement plus satisfaisant.

M. FISHER: Pourquoi avez-vous décidé de ne pas inaugurer le programme d'élimination d'arrêts le 18 août?

M. GORDON: Il serait peut-être préférable que je réponde moi-même à cette question, étant donné qu'elle relève de notre politique.

Nous avons communiqué avec les diverses associations ouvrières afin de déterminer avec elles le véritable changement qui prendrait place et la catégorie d'employés qui seraient déplacés ou mutés. Or, chose étrange, l'élimination des arrêts apporte parfois des avantages à certaines catégories d'ancienneté et en défavorise d'autres. Il fallait donc s'entendre. En outre, nous n'avions pas coordonné tous les aspects du programme et nous étions à discuter des méthodes de surveillance lorsque la question du blé a été soulevée et nous avions tellement de travail à faire que nous l'avons laissé de côté.

M. FISHER: Pour combien de temps le laissez-vous de côté?

M. GORDON: Je ne sais pas. Tout dépend du moment où nous aurons le temps de le reprendre.

M. FISHER: J'aimerais bien que vous me disiez comment ce programme, tel que vous l'aviez préparé, et tel que vous pouvez l'inaugurer à nouveau, touchera les districts d'ancienneté.

M. GORDON: C'est un des sujets épineux dont nous discutions. C'est un exemple de ce dont nous avons déjà parlé, monsieur Fisher; il faut prévenir les syndicats, ainsi que les collectivités intéressées; nous avons constaté, comme auparavant, que lorsque nous prévenons, comme nous le faisions, nous suscitons toujours beaucoup d'agitation et nous rencontrons des difficultés. Je ne me plains pas mais je vous explique pourquoi il y a eu tant de pourparlers.

M. FISHER: Je vous donne un exemple d'un point divisionnaire que la commission allait sans doute examiner en temps et lieu, celle de Nakina; lorsque je suis arrivé à cet endroit, j'ai constaté qu'il y avait très peu de gens, surtout de présidents des fraternités locales, qui étaient au courant de l'affaire ou qui avaient reçu quelque avis des échelons supérieurs de leur organisation, que la collectivité n'avait aucune idée de ce qui se passait et que tous ne pouvaient se fier qu'à des rumeurs.

M. GORDON: Vous voulez parler des organisations ouvrières?

M. FISHER: Je veux parler des collectivités.

M. DEMCOE: C'est un cas où nous n'avions vraiment pas décidé s'il vaudrait mieux passer par Nakina, entre Hornepayne et Armstrong, ce qui aurait affecté certaines personnes établies à Nakina, ou passer entre Nakina et Sioux Lookout, ce qui aurait affecté deux districts d'ancienneté. Nous avions résolu cette difficulté, mais il est dommage que les gens se soient inquiétés à ce sujet.

M. FISHER: Je ne suis pas le seul député qui ait reçu des protestations, sous une forme ou une autre, de toutes ces localités et aussi des syndicats ouvriers.

Je voulais vous poser cette question: dans le cas du Pacifique-Canadien, en ce qui concerne le personnel itinérant, les employés sont protégés lors de changements comme ceux-ci parce que leurs conventions ont trait à des terminus plutôt qu'à des districts d'ancienneté. Je crois que cette question sera très embarrassante si on l'aborde sans en discuter le pour et le contre. Je crois

qu'elle posera des difficultés et qu'il y aura bien des malentendus. Est-il possible que cette question soit amenée comme sujet de vos négociations? Je sais que les syndicats tenteront de l'amener, mais je pense à la direction elle-même. Est-il possible que le National-Canadien prenne l'initiative dans ce domaine?

M. GORDON: Je crois que la plupart de nos conventions traitent déjà de ces questions.

M. DEMCOE: Oui, c'est une des choses que les employés itinérants ont déjà portées à notre attention. C'est une des questions qu'ils veulent débattre au cours des négociations qui ont lieu actuellement. Toutefois, nous avons prolongé ces itinéraires dans différentes parties du pays, en particulier dans l'Est du Canada, à partir d'Armstrong jusqu'à la côte est, entre Joffre et Edmundston, au Nouveau-Brunswick; d'Edmundston à Moncton; de Moncton à Halifax et de Truro jusqu'à Sydney. Chaque fois que nous l'avons introduite, il y a eu des répercussions. Toutefois, les employés sont maintenant très satisfaits et en autant que je sache, ils ne veulent pas revenir à l'ancien régime pour la simple raison qu'ils peuvent parcourir le nombre de milles nécessaires en dix, douze ou quatorze jours et prendre congé ensuite.

M. FISHER: Ceci confirme ce que je veux établir: s'il y a ici quelque chose qui s'est révélé intrinsèquement valable, la direction ne devrait-elle pas être prête à prendre l'initiative au moment des négociations afin de faire de cette question le sujet principal des négociations, au lieu de se trouver en face d'une situation qui se produira probablement si d'un autre côté on laisse les événements suivre leur cours, ce qui mènera enfin à la nomination d'un conseil? A ce moment, les juges sont portés à mettre cette affaire de côté parce qu'ils estiment que c'est une question de politique ou que le Parlement devrait prendre la décision.

M. GORDON: Monsieur Fisher, cette proposition vaut la peine d'être étudiée. Toutefois, je me suis rendu compte qu'il n'est pas prudent de s'engager à la légère. Vous touchez aux questions compliquées de l'entente sur les salaires et des différences qui existent dans diverses régions, et nous aimons en discuter d'abord avec les syndicats. Je vais en prendre note. Si nous pouvions nous entendre là-dessus à ce moment, cela apporterait peut-être un peu d'apaisement. Notre problème était causé en partie—je ne veux pas avoir l'air de me plaindre, mais j'ai bien peur de l'avoir fait par le fait que nous nous sommes placés dans une certaine situation et que nous ne savions pas nous mêmes ce que nous voulions. Nous voulions en discuter et décider de ce que nous devrions faire après avoir examiné la question sous tous ses aspects. A ce moment, nous ne voulions pas traiter avec toutes les localités intéressées. Nous ne savions pas nous-même ce que nous ferions. Si on rassemble un petit groupe de discussion dans le but d'établir quelle serait peut-être la meilleure chose à faire, il se crée une rumeur qui grandit et se répand partout.

M. FISHER: Je crois que j'ai reçu ces renseignements de M. Gonder. Mais au sujet de la réunion de mai dernier, et il y a eu d'autres réunions par la suite—je n'aimerais pas me prononcer sur ce qui s'est produit, mais il est évident qu'il y a eu bien des malentendus.

M. GORDON: Je crois que c'est vrai.

M. FISHER: Je sais que M. Horner et M. Cooper ont reçu un grand nombre de réclamations, et moi aussi, bien entendu. Ces représentations ont été exprimées en termes très forts et je vous assure que c'est très difficile pour des représentants de régler une affaire comme celle-ci. Je suis bien prêt à encourager ceux qui veulent conserver ce genre d'accord entre les syndicats et la direction, mais la question prend plus d'ampleur quand les localités s'en mêlent. Je ne sais comment vous pouvez rejeter les doléances des gens de

Rainy River, de Nakina ou de Biggar, quand elles vous sont présentées au nom du bien public. J'affirme, avec tout le respect que je vous dois, que j'aimerais que cette affaire devienne davantage le sujet de négociations en règle entre la direction et le syndicat afin qu'au moins les syndicats ne puissent pas dire que cette mesure leur a été présentée à l'improviste comme quelque chose de nouveau entre la conclusion de deux accords.

M. GORDON: C'est bien notre but. Mais je serais le dernier à prétendre que nous avons trouvé le meilleur moyen de l'atteindre. Ces mesures sont tojours délicates quand elles amènent un changement, quand elles affectent de vieilles coutumes bien établies, des traditions, et qu'elles entraînent le déplacement de certains employés. La question de trouver le meilleur moyen de procéder n'a pas encore été résolue. Je vais certainement prendre note de votre proposition et consulter les services chargés des relations avec les syndicats.

M. ROCK: Monsieur le président, je croyais que nous devions examiner maintenant l'article qui traite du trafic-marchandises. La question de M. Fisher avait d'abord rapport à cet article mais je me rends compte maintenant que nous avons abordé la question des employés et des relations avec les syndicats.

M. FISHER: Le problème se rattache vraiment au trafic-marchandises.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, il est dix heures.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais poser une question qui sera courte. J'ai en mains la version anglaise et la version française de ce rapport annuel et je remarque dans la deuxième partie au sujet des ventes l'expression suivante: «un programme de publicité d'envergure nationale appelé «CNgineering»». Je ne vois pas la traduction de cette expression dans la version française du rapport. Comment traduiriez-vous ce slogan?

M. GORDON: Le mot «CNgineering» n'est pas un mot anglais, bien entendu; c'est simplement un mot fabriqué.

M. GRÉGOIRE: Je me rends compte que ce n'est pas un mot anglais.

M. GORDON: Je crois que le mot serait le même en français. Je ne suis pas un expert en la matière, mais le mot serait probablement le même en français comme en anglais parce qu'il n'existe pas comme tel. C'est un mot inventé, que nous avons fabriqué nous-mêmes. Toutefois, je crois que nos annonces rédigées en français contiennent l'équivalent.

M. GRÉGOIRE: Vous ne l'avez pas mis dans la version française du rapport annuel.

M. GORDON: Cette expression ne figure-t-elle pas dans le texte français?

M. GRÉGOIRE: Non.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions peut-être prendre cinq minutes de plus afin de terminer l'étude de cet article sur le trafic-marchandises.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais poser une question au sujet de la partie qui traite des tarifs décroissants. A l'occasion, vous envoyez un de vos camions chercher des marchandises, vous les transportez jusqu'à la gare, vous les chargez sur un train, vous les transportez à destination, vous les déchargez, vous les chargez de nouveau sur le camion et vous les livrez ensuite. Il y a des subventions qui sont versées en ce qui concerne les chemins de fer. Est-il possible que le service de camionnage puisse bénéficier indirectement d'une partie de la subvention qui est versée aux chemins de fer, de sorte que la partie du travail effectuée par les camions constitue de fait une concurrence injuste, à cause des subventions accordées à l'intreprise privée?

M. GORDON: Je ne le crois pas. Lorsque nous accordons des tarifs décroissants, nous nous assurons toujours qu'ils couvrent tous les faux frais et qu'ils nous permettent de faire un certain profit. Ce sont des tarifs qui nous permettent de nous rembourser dans chaque cas.

M. GRÉGOIRE: Dans les cas où le gouvernement verse déjà des subventions, appliquez-vous les tarifs dits décroissants?

M. GORDON: Je me demande comment on envisagerait ici le paiement provisoire que nous avons reçu pendant la tenue de la Commission MacPherson. Non, il n'y a pas de subventions spéciales.

M. GRÉGOIRE: Au sujet des paiements provisoires, feriez-vous usage des taux décroissants pour concurrencer les entreprises privées dans les cas où vous avez reçu des paiements provisoires ou une subvention quelconque?

M. GORDON: Non à l'égard d'un genre spécial de transport.

M. LLOYD: Par exemple, appliquez-vous des taux décroissants à l'égard des exportations qui sont acheminées vers les ports d'hiver du Canada, ce qui permettrait de compenser le transport sur la voie maritime et de recourir davantage aux services des chemins de fer?

M. GORDON: Non.

M. GRÉGOIRE: Vous êtes persuadé que vous n'êtes pas injustes envers les entreprises privées et que vous ne leur opposez pas une concurrence déloyale par suite de ces paiements provisoires de subventions?

M. GORDON: Absolument.

M. VAUGHAN: Ces paiements provisoires découlent des recommandations de la Commission royale.

M. GRÉGOIRE: Vous opposeriez-vous à ce que ces subventions soient versées aux expéditeurs de marchandises plutôt qu'aux transporteurs? Les expéditeurs seraient alors en mesure de recourir aux services des chemins de fer ou des sociétés de camionnage pour transporter les articles dont le transport est subventionné.

M. GORDON: Je pense que je saisis votre pensée. Personnellement, je veux bien que les subventions soient versées aux expéditeurs, mais je m'empresse d'ajouter qu'il serait pratiquement impossible d'employer cette méthode.

M. GRÉGOIRE: Mais vous ne vous y objecteriez pas si elle s'avérait réalisable?

M. GORDON: Non.

M. GRÉGOIRE: Evidemment, il appartient au gouvernement de résoudre ce problème. Vous ne vous opposeriez pas à ce que les expéditeurs bénéficient des subvention au lieu des chemins de fer, si la chose devenait possible?

M. GORDON: Si je saisis bien votre question, vous voulez savoir si j'objecterais à ce que les expéditeurs reçoivent les subventions, si le gouvernement découvrait un moyen administratif de les leur verser. De fait, je m'en réjouirais, car l'expéditeur pourrait alors employer le moyen de transport de son choix. Mais je désire préciser que du point de vue administratif, cette façon d'agir n'est pas pratique.

M. GRÉGOIRE: C'est un problème que le ministre des Transports aurait à résoudre.

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Nous pourrions peut-être poser une question au ministre des Transports. Vous opposeriez-vous à ce que ces paiements soient versés aux expéditeurs plutôt qu'aux chemins de fer?

M. GORDON: Cela ne serait pas réalisable.

M. GRÉGOIRE: Il ne s'agit pas d'un problème auquel doivent faire face les chemins de fer Nationaux, mais plutôt le gouvernement.

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur Grégoire, ne pourriez-vous pas attendre pour poser cette question pendant la période des questions à la Chambre des communes, afin que nous puissions lever la séance maintenant?

M. CANTELON: Je crois savoir qu'au Pacifique-Canadien il y a un service qui s'occupe d'un grand nombre d'industries lourdes. Je me demande si le National-Canadien n'envisagerait pas la possibilité de conclure des ententes avec des producteurs de potasse de la Saskatchewan ou d'engrais chimiques ou avec quelque industrie du même genre.

M. GORDON: Il fait bon d'entendre une question comme celle-là.

M. GRÉGOIRE: Pour clore notre étude et étant donné que nous avons obtenu la déclaration de principes des chemins de fer Nationaux, ne serait-il pas préférable que nous finissions d'examiner la question du camionnage?

Le PRÉSIDENT: Nous avons terminé l'étude de cette question.

M. GRÉGOIRE: L'organisation de ce service ne remonte qu'à quelques années. Nous avons obtenu certains renseignements utiles à ce sujet et je remercie le président des chemins de fer Nationaux de nous les avoir fournis.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire, je vous vois sourire.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, si vous me permettiez de poursuivre, je pense que tous les membres présents auraient avantage à réfléchir aux renseignements et aux principes qui nous ont été communiqués. Je sais que M. Fisher est au courant de ces renseignements depuis plusieurs années, vu qu'il a été élu avant moi.

M. LLOYD: Nous avons délaissé le sujet des services marchandises afin de discuter du camionnage.

M. FISHER: Faisons un marché: aucune question sur le bilinguisme, aucune question sur le biculturalisme ne sera posée. Vous obtiendrez ce que vous désirez.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais savoir pourquoi vous vous opposez à ce qu'on vous interroge sur le bilinguisme? Pourquoi vous y opposez-vous?

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs! Nous lèverons la séance à cette condition.

M. HAHN: L'adoption de la rubrique «Service marchandises» dépend-elle de la question du camionnage?

M. PRITTIE: A mon avis, nous ne pouvons pas revenir à la question du camionnage. Nous devons tout d'abord décider combien de temps nous siégerons et combien de temps nous retiendrons ici les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux. Si nous avons l'intention de terminer notre étude demain soir, il nous est impossible de reprendre la question du camionnage.

Le PRÉSIDENT: J'allais demander à M. Grégoire s'il songe vraiment à ce que nous examinions de nouveau toute la question du camionnage, comme nous l'avons fait aujourd'hui.

M. GRÉGOIRE: Non, monsieur le président. Je suis très satisfait de la déclaration de principes que M. Gordon nous a faite.

Le PRÉSIDENT: Probablement que quinze minutes suffiront pour terminer l'étude de ce sujet demain. Si M. Grégoire ne prend que quinze minutes à étudier la question du camionnage, nous pourrons passer à l'étude du service voyageurs.

M. FISHER: Tenterons-nous de terminer notre étude du rapport demain soir?

Le PRÉSIDENT: Demain, la première séance aura lieu à 9h.30.

M. MUIR (*Lisgar*): Ne pouvons-nous pas décider ce soir que nous en terminerons l'étude demain soir?

M. GRÉGOIRE: Non, cette manière de procéder serait un genre de clôture.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain, monsieur Grégoire, que vous ne nous refuserez pas votre collaboration. La séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-sixième législature

1963

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède et régit

Président: M. JEAN-T. RICHARD

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

SÉANCE DU VENDREDI 13 DÉCEMBRE 1963

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (1962), Budget des immobilisations (1963), Rapport annuel du Trust des titres et du rapport du Vérificateur au Parlement (1962)

TÉMOINS:

L'honorable George McIlraith, ministre des Transports; *Des chemins de fer Nationaux du Canada:* MM. Donald Gordon, président; J. L. Toole, vice-président, comptabilité et finances; J. W. Demcoe, vice-président, transport et entretien; et R. T. Vaughan, secrétaire.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964
20018—1

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède et régit

Président: M. Jean-T. Richard

Vice-président: M. C. R. Granger

MM.

Addison	Granger	Muir (*Lisgar*)
Balcer	Grégoire	Nugent
Béchard	Guay	Prittie
Cantelon	Hahn	Pugh
Chrétien	Horner (*Acadia*)	Richard
Deachman	Leboe	Rhéaume
Fisher	Lloyd	Rideout
Forbes	Mitchell	Rock
Foy	Monteith	Southam—26

(Quorum 14)

Le secrétaire du comité,
Maxime Guitard.

ORDRES DE RENVOI

VENDREDI 15 novembre 1963.

Il est résolu:—Qu'un comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et régit soit institué en vue de faire l'examen des comptes, des prévisions de dépenses et des projets de loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et Air-Canada et de toutes autres questions dont il pourra être saisi, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; que ledit comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers, à faire rapport de temps à autre, et que, nonobstant la disposition de l'article 67 du Règlement concernant la restriction du nombre de membres, ledit comité se compose de vingt-six députés.

MERCREDI 20 novembre 1963.

Il est ordonné:—Que les rapports annuels de 1962 des Chemins de fer Nationaux du Canada et du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport du vérificateur au Parlement sur les Chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962, le budget des Chemins de fer Nationaux du Canada pour 1963, le rapport annuel de 1962 d'Air-Canada, le rapport du vérificateur au Parlement sur Air-Canada pour 1962 et le budget d'Air-Canada pour 1963, qui ont été déposés le 17 mai 1963, soient déférés au comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

Certifié conforme.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 20 décembre 1963.

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

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi du vendredi 15 novembre 1963, votre Comité a été institué aux fins de faire l'examen des comptes, des prévisions de dépenses et des projets de loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et Air-Canada.

Le mercredi 20 novembre 1963, un nouvel ordre de renvoi a déféré au Comité les documents ci-après:

1. Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année se terminant le 31 décembre 1962;
2. Rapport du vérificateur au Parlement au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada;
3. Budget de 1963 des chemins de fer Nationaux du Canada;
4. Rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada;
5. Rapport annuel d'Air-Canada pour l'année se terminant le 31 décembre 1962;
6. Rapport du vérificateur au Parlement au sujet d'Air-Canada;
7. Budget de 1963 d'Air-Canada.

Le Comité a tenu quinze séances au cours desquelles, selon l'autorisation conférée par l'ordre de renvoi du 15 novembre 1963, il a cité et interrogé les personnes suivantes, à savoir:

L'honorable George McIlraith, ministre des Transports;
M. G. R. McGregor, président, Air-Canada;
M. W. S. Harvey, vice-président aux finances et contrôleur;
M. H. W. Seagrim, premier vice-président à l'exploitation;
M. A. C. MacInnes, directeur aux relations extérieures;
M. André Gauthier, gérant régional et officier des relations auprès du gouvernement et du public;
M. H. D. Laing, comptable en chef;
M. H. S. Bowman, comptable à la division des finances;
M. N. E. Taylor, économiste général;
M. Donald Gordon, directeur général des chemins de fer Nationaux du Canada;
M. J. L. Toole, vice-président, comptabilité et finances;
M. J. W. Demcoe, vice-président, transport et entretien;
M. R. T. Vaughan, secrétaire.

Votre Comité a étudié les rapports ci-haut mentionnés et en recommande l'adoption par la Chambre.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages, fascicules n°s 1 à 4 inclusivement, est annexé au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,
JEAN-T. RICHARD.

PROCÈS-VERBAUX

VENDREDI 13 décembre 1963.
(11)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 9 heures 45 du matin sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Balcer, Cantelon, Deachman, Fisher, Forbes, Granger, Grégoire, Lloyd, Mitchell, Prittie, Pugh, Richard, Rideout, Rock, Southam (15).

Aussi présent: L'honorable George McIlraith, ministre des Transports.

Aussi présent: Des *Chemins de fer Nationaux:* MM. Donald Gordon, président; J. L. Toole, vice-président, comptabilité et finances, J. W. Demcoe, vice-président, transport et entretien, et R. T. Vaughan, secrétaire.

Le Comité reprend l'étude de la section intitulée: *Services marchandises,* dans le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962.

Sur la proposition de M. Prittie, appuyée par M. Rock,

Il est décidé—Que la section intitulée: *Services marchandises,* dans le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962, soit adoptée telle que lue.

A 10 heures 55 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à 2 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(12)

Le Comité se réunit à 2 heures de l'après-midi sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Balcer, Béchard, Cantelon, Fisher, Forbes, Granger, Grégoire, Lloyd, Mitchell, Prittie, Pugh, Richard, Rideout, Rock, Southam (15).

Aussi présents: L'honorable George McIlraith, ministre des Transports, et M. J.-Charles Cantin, secrétaire parlementaire du ministre.

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962.

Les résolutions suivantes sont adoptées.

Sur la proposition de M. Pugh, appuyée par M. Mitchell,

Il est décidé—Que la section intitulée: *Service voyageurs,* dans le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962, soit adoptée telle que lue.

Sur la proposition de M. Granger, appuyée par M. Southam,

Il est décidé—Que la section intitulée: *Hôtels,* dans le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962, soit adoptée telle que lue.

Sur la proposition de M. Pugh, présentée avec l'appui de M. Lloyd,

Il est décidé—Que la section intitulée: *Télécommunications,* dans le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962, soit adoptée telle que lue.

A 5 heures 45 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 heures du soir sans que le scrutin soit pris au sujet de la section intitulée: *Personnel et Relations syndicales,* dans le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962 qui est à l'étude.

SÉANCE DU SOIR
(13)

Le Comité, sous la présidence de M. Jean-T. Richard, reprend, à 8 heures du soir, l'étude de la section intitulée: *Personnel et Relations syndicales,* dans le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962.

Présents: MM. Balcer, Béchard, Cantelon, Fisher, Forbes, Granger, Grégoire, Lloyd, Muir (*Lisgar*), Prittie, Pugh, Richard, Rideout et Southam—(14).

Aussi présents: L'honorable George McIlraith, ministre des Transports, et son secrétaire parlementaire, M. J.-Charles Cantin, député.

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

Les résolutions suivantes sont adoptées:

Sur la proposition de M. Prittie, présentée avec l'appui de M. Béchard,

Il est décidé—Que la section intitulée: *Personnel et Relations syndicales,* dans le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962, soit adoptée telle que lue.

Sur la proposition de M. Lloyd, présentée avec l'appui de M. Muir (*Lisgar*),

Il est décidé—Que la section intitulée: *Pensions,* dans le rapport annuel des chemins de fer du Canada pour 1962, soit adoptée telle que lue.

Sur la proposition de M. Lloyd, présentée avec l'appui de M. Béchard,

Il est décidé—Que les sections intitulées: *Perspectives d'avenir* et *Aperçu financier,* dans le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1962, soient adoptées telles que lues.

Sur la proposition de M. Lloyd, présentée avec l'appui de M. Rideout,

Il est décidé—Que le budget des dépenses de premier établissement pour 1963 soit adopté tel qu'il est présenté.

Sur la proposition de M. Balcer, présentée avec l'appui de M. Forbes,

Il est décidé—Que le rapport annuel du Fonds fiduciaire des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1962, soit adopté tel que présenté.

Sur la proposition de M. Fisher, présentée avec l'appui de M. Cantelon,

Il est décidé—Que le rapport annuel du vérificateur du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1962, soit adopté tel qu'il a été présenté au Parlement.

De l'assentiment unanime des membres, M. Southam est autorisé à joindre en appendice aux procès-verbaux et témoignages de la séance de ce soir, un mémoire intitulé: *Première conférence, dans la province de Saskatchewan, des Comités sur l'abandon des lignes secondaires de chemin de fer.*

(*Voir l'Appendice A*)

M. Donald Gordon donne lecture d'un mémoire ayant pour titre: *Les Chemins de fer Nationaux du Canada,* dans lequel il expose clairement les initiatives qu'il a prises pour stimuler le bilinguisme au sein de l'organisation des chemins de fer Nationaux du Canada, ainsi qu'un plan tendant à fournir aux employés de langue française une chance égale pour atteindre aux niveaux les plus élevés de l'administration de cette société de la couronne.

Sur ce, le Comité exprime à l'unanimité sa pleine confiance et ses remerciements à l'endroit de M. Gordon, en tant que président compétent des chemins de fer Nationaux du Canada.

Sur la proposition de M. Grégoire, présentée avec l'appui de M. Balcer,

Il est décidé—Que le mémoire intitulé: *Chemins de fer Nationaux du Canada* soit jugé satisfaisant. (*objet:* composition du personnel).

L'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1962, le budget des dépenses de premier établissement des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1963, le rapport annuel du Fonds fiduciaire des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et le rapport du vérificateur du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1962, étant terminée par le Comité, le président remercie les témoins qui se retirent.

Le président remercie également le ministre des Transports et son secrétaire parlementaire, ainsi que les membres, les interprètes et le secrétaire du Comité, de la collaboration qu'ils lui ont témoignée pendant qu'il était en fonction, malgré les longues et fatigantes séances de cet important comité sessionnel.

Le président termine en souhaitant un Joyeux Noël et une Bonne et Heureuse Année à tous.

A 10 heures 30, le Comité s'ajourne jusqu'à convocation par le président, afin de préparer son rapport définitif à la Chambre.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

VENDREDI 13 décembre 1963.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, lorsque nous avons préparé le programme des réunions, nous n'avons pas pris en considération que c'était aujourd'hui vendredi. Comme la Chambre ouvre à 11 heures, il a été proposé qu'au lieu de nous rencontrer à 3 heures et demie, nous nous réunissions à 2 heures cet après-midi.

(Assentiment.)

De plus, il a été entendu hier soir que le chapitre du Service marchandises était adopté, cependant qu'un de nos membres assidus, M. Grégoire, nous a informés qu'il aurait peut-être de 15 à 20 minutes de questions à poser sur ce même sujet.

M. GRÉGOIRE: Il ne s'agit pas de questions, mais plutôt d'un vœu à l'effet que le Comité puisse se réunir lors de la prochaine session afin d'étudier, avant même que les problèmes entre les chemins de fer et l'Association du camionnage ne deviennent trop épineux, les différents secteurs ou domaines concernant chaque organisation, de délimiter ceux-ci pour éviter ces mêmes difficultés dans l'avenir.

Le PRÉSIDENT: Je pense que cette proposition est bonne.

M. LLOYD: Oui, je pense qu'elle est bonne; mais, comme M. Prittie le faisait remarquer l'autre jour, il serait peut-être bon qu'avant de prendre une décision, chaque membre puisse se documenter amplement sur le sujet, comme ce fut le cas sous la commission MacPherson. Vous remarquerez alors que nos critiques seront plus complètes et plus constructives, si nous disposons de ce genre d'information.

Le PRÉSIDENT: Puis-je avoir une motion pour reporter à plus tard le sujet sur les services marchandises?

La motion est proposée par M. Prittie et appuyée par M. Granger.

Motion adoptée.

Nous passons maintenant au Service voyageurs. Mais avant d'attaquer ce sujet, je voudrais savoir si le temps est propice pour examiner l'ensemble des questions relatives au caractère bilingue ou biculturel du Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, aspect sur lequel il y aura sans doute un certain nombre de questions. L'idée du sous-comité directeur était d'en discuter à un certain moment. Ceci pourrait être fait sous le titre «personnel», ou encore en ce moment même. Je remets la question entre les mains du Comité.

M. ROCK: Je pense que le président a l'intention de faire une déclaration générale, parce que j'ai entendu dire qu'il a élaboré un programme sur le sujet, concernant le réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada. Avant de questionner le président, peut-être devrait-il nous faire une déclaration générale sur le sujet.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il consentant?

M. PRITTIE: Je préférerais que la question du bilinguisme dans le réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada soit discutée sous le titre «personnel et relations syndicales».

M. BALCER: Il y a un paragraphe spécial à la page 16, qui couvre tout le sujet.

M. GRÉGOIRE: Nous sommes d'accord là-dessus. Les Télécommunications et le Service voyageurs présentent quelques problèmes, mais je pense que nous pouvons nous entendre sur cette question.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous parcourrons le sujet dans son entier à la page 16. Maintenant, nous en sommes aux «Service voyageurs».

M. DEACHMAN: On a posé une question hier pour savoir à quel moment on aborderait le sujet de l'abandon de lignes de chemin de fer. Et pour ne pas perdre le fil d'un sujet aussi important, je voudrais demander ici à quel endroit, dans le rapport, nous allons discuter ce problème d'abandon de lignes de chemins de fer.

M. LLOYD: La question est soulevée à la page 18.

M. DEACHMAN: Je ne voudrais pas que ce problème soit rattaché à une partie du rapport qui sera étudiée très rapidement à la fin, parce que je considère cette question comme étant d'une grande importance pour le Comité.

Le PRÉSIDENT: Si la discussion sur le problème s'avère très longue, elle devra être placée sous le titre «Perspectives d'avenir». Je suggère que, pour l'instant, nous nous en tenions à l'article qui traite des opérations du Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada en 1962, pour considérer ensuite les «Perspectives d'avenir» et aussi le sujet mentionné au dernier item.

M. MCILRAITH: Puis-je poser une question? L'abandon des lignes de chemins de fer relève de la législation générale des chemins de fer. Ce n'est pas en soi une question concernant le réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada. Il revient au Comité de décider si le sujet leur est propre, ou si, au contraire, il touche plutôt la législation générale des chemins de fer.

M. FISHER: M. Gordon connaît-il la législation sur laquelle vous nous avez donné des indications?

M. MCILRAITH: Non.

M. FISHER: En ce cas je suis porté à être d'accord avec vous. En d'autres mots, il ne connaît pas les termes de la politique implicite des bills que vous allez présenter.

M. MCILRAITH: Il a fait quelques représentations de concert avec le président des chemins de fer Pacifique-Canadien, comme avec plusieurs autres personnes d'ailleurs, mais on ne lui a pas révélé le contenu de la législation et je ne proposerai certes pas de la lui faire connaître avant qu'elle soit présentée à la Chambre.

M. BALCER: Alors c'est peut-être à vous que nous devrions adresser nos questions.

M. MCILRAITH: Non, j'estime qu'il s'agit là d'un autre sujet. Ce comité doit s'intéresser aux Chemins de fer Nationaux du Canada et de leur rapport. Quand la législation proposée sera inscrite au feuilleton de la Chambre, vous comprendrez alors ce que je veux dire.

M. BALCER: Le National-Canadien a sa propre politique en ce qui a trait à l'abandon de lignes de chemins de fer et cette politique est différente de celle des chemins de fer du Pacifique-Canadien. Il serait bon, je pense, que le Comité en discute, et qu'il discute aussi de la politique actuelle du National-Canadien, relativement à l'abandon de certaines lignes.

M. MCILRAITH: Cet aspect de la question relève du Comité, mais non pas la question de la législation générale des chemins de fer.

M. CANTELON: Il se peut qu'un chemin de fer perde des affaires au profit d'un autre chemin de fer et ils en sont probablement très inquiets. C'est à ce sujet qu'il nous serait peut-être permis de poser des questions.

Le PRÉSIDENT: Peut-être n'ai-je pas été assez clair. J'ai bien compris que si l'on tenait une discussion sur l'abondon de lignes, elle envisagerait les faits

qui affectent les Chemins de fer Nationaux du Canada actuellement. Pouvons-nous maintenant passer au Service voyageurs?

M. PRITTIE: Je n'ai qu'une seule question. La compagnie a-t-elle déjà acheté des voitures à dômes panoramiques, ou est-ce encore à l'état de projet?

M. GORDON: Nous ne possédons pas de voitures à dômes panoramiques, et nous n'avons pas l'intention de nous en procurer.

M. PRITTIE: Pourquoi?

M. GORDON: Tout d'abord, ces voitures sont très, très dispendieuses, et selon nos constatations, leur attrait n'a pas été aussi grand que prévu relativement à l'augmentation des voyageurs. Nous pensons pouvoir dépenser notre argent à des fins plus avantageuses, généralement pour l'équipement du transport des voyageurs.

M. CANTELON: Quant à l'équipement pour le transport des voyageurs, la concurrence que présentent les lignes aériennes constitue l'une des grosses difficultés. Je suis perplexe. L'automobile moderne peut atteindre une vitesse assez élevée. Il me semble qu'avec une voie ferrée sur terrain plat, vous pourriez traverser le Canada à une vitesse moyenne variant entre 80, 90 et 100 milles à l'heure, et ainsi j'ai l'impression que l'attrait des lignes aériennes diminuerait considérablement.

M. GORDON: Si vous consultez la page 11 du rapport, vous y trouverez un graphique à droite de la page. Vous constaterez que nous ne sommes à peu près pas intéressés à faire concurrence aux lignes aériennes ni aux autobus, et que notre véritable marché repose sur le gros secteur, l'automobiliste. Cette étude nous montre le marché total de milles par voyageur intercité. La partie blanche indique la proportion consacrée aux lignes aériennes. La partie lignée fin représente la proportion du marché consacrée aux autobus. De là, en descendant cette ligne jusqu'au bas, on y voit la proportion réservée aux automobilistes. La petite partie en vert au-dessous, montre ce qu'ont les autres compagnies de chemins de fer. La petite partie en noir, complètement au bas, indique notre pourcentage d'affaires, pour ce qui est des voyageurs.

La portion du marché total, qui revient au National-Canadien a diminué de façon régulière, partant de 6.6 p. 100 en 1949 à 2 p. 100 en 1961. Quelle est notre stratégie? Nous nous efforçons de convaincre les gens d'abandonner l'usage de leur voiture et de voyager plutôt par chemin de fer. Nous reconnaissons qu'il est tout à fait ridicule d'essayer de rivaliser avec l'industrie spécialisée des lignes aériennes pour ce qui regarde les grandes distances.

Nous ne pourrons certes jamais concurrencer avec eux sur ce point. Nous ne pourrons jamais rivaliser avec eux en donnant, par exemple, un service entre Montréal et Vancouver. Mais nous croyons qu'en ce qui concerne le commerce des voyageurs intercité, comme par exemple entre Montréal et Toronto, Montréal et Ottawa et ainsi de suite, nous pouvons nous reprendre, et je suis personnellement d'avis que nous pouvons donner un service à la fois plus rapide et plus confortable que celui dont jouissent les adeptes des routes achalandées. Et c'est vers ce but que nous tendons d'orienter notre service et notre matériel.

Quant à la vitesse, on remarque une amélioration très sensible. Nous voyageons beaucoup plus rapidement maintenant qu'il y a 3, 4 ou 5 ans. Et à mesure que le marché se développe, nous avons en marche une méthode bien définie de recherches, et nous dessinerons et développerons notre matériel roulant pour la plus grande satisfaction de ce que nous croyons être les désirs des voyageurs.

M. ROCK: Ce graphique est très intéressant. Vous avez fait préalablement une déclaration au sujet du transport des marchandises par camions. Vous avez affirmé qu'à cause d'une certaine concurrence vous aviez l'impression que pour donner un meilleur service votre compagnie avait acheté quelques entreprises

de camionnage à travers le pays. Je me suis demandé pourquoi vous n'aviez pas des véhicules pour transporter les voyageurs par la route, au moyen d'autobus par exemple. Ils vous font aussi une certaine concurrence. Comment se fait-il que le National-Canadien n'a pas pensé à acheter quelques-uns de ces moyens de transport commerciaux, tel que le *Colonial* ou le *Provincial Transport*?

M. GORDON: La question est très bonne. Nous y avons songé, et nous avons décidé de ne pas le faire. Nous en sommes venus à la conclusion que les avantages inhérents aux chemins de fer, quant aux voyageurs, sont très suffisants pour nous permettre de nous spécialiser dans cela, et de laisser les autobus s'occuper de leur propre industrie spécialisée.

Le profit du marché spécial des chemins de fer en est un de volume et de milles de parcours pour les voyages, disons, de plus de 100 milles. Nous pouvons affronter n'importe quelle sorte de concurrence, croyons-nous, quant au prix, pourvu que nous conservions un volume suffisant. Nous reconnaissons que ces chiffres se rapportent au volume. Comme résultat, avec le niveau des tarifs que présente la tarification «Rouge, Blanc, Bleu», les tarifs rouges sont les moins dispendieux à certains jours déterminés. Par exemple, avec le niveau des tarifs de jours rouges d'un service transcontinental, nous couvrons les frais si le nombre des voyageurs représente 62 p. 100. Quant aux jours blancs, nous ferons nos frais avec 56 p. 100, et avec 50 p. cent pour les jours bleus. Le nombre de voyageurs représenté par ces pourcentages ne constitue qu'une petite portion des gens qui voyagent à n'importe quel jour de l'année. Si nous réussissons à attirer l'attention sur ce marché vulnérable, et si nous obtenons le volume nécessaire sur nos trains, nous aurons alors un service de voyageurs rentable.

Les autobus, pour leur part, constituent un service de type spécial. Ils ont l'avantage de pouvoir s'accommoder aux circonstances, ce qui leur donne un genre particulier de clientèle.

M. FORBES: Il me semble que d'une part vous essayez d'ériger un commerce, et que d'autre part vous le perdez. Et je songe ici à l'abandon des trains n° 9 et n° 10 de Saskatoon à Winnipeg, qui donnaient avant cela un très bon service voyageurs. Les gens les ont beaucoup manqués depuis l'arrêt de ce service. Quels ont été les résultats depuis l'arrêt de cette ligne? Perdez-vous des clients au profit des autobus, ou enfin qu'est-ce qui s'est produit?

M. GORDON: Selon le présent programme, nous avons l'intention d'éliminer tout service qui a été prouvé comme n'étant pas lucratif. Si le public ne démontre pas qu'il tient sérieusement à tel service en particulier, nous ne nous considérons pas obligés de le continuer.

M. FORBES: Au lieu d'inciter les gens à voyager par train, il me semble que vous auriez obtenu les mêmes résultats en diminuant les tarifs, ou quelque chose du genre.

M. GORDON: C'est une question qui est présentement à l'étude. Nous avons étudié le coût du marché de tous ces services. Peut-être devrais-je d'abord dire, de façon générale, que notre politique consiste à exploiter un service voyageurs pouvant couvrir tous les frais. C'est pourquoi, nous concentrons nos efforts sur le service voyageurs dans les secteurs particuliers où les facilités de chemins de fer et l'ampleur du marché peuvent nous faire espérer un profit pour le réseau. En aucun cas, nous n'avons abandonné un service avant que les analyses nous aient démontré que le marché était inexistant.

M. Forbes: Je pense qu'il aurait augmenté de beaucoup si vous aviez utilisé l'an passé les stimulants que vous utilisez maintenant.

M. GORDON: Vous affirmez cela à la suite de simples constatations personnelles. Quant à nous, il s'agit du résultat d'une analyse très approfondie du marché.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. PUGH: Quelles sont présentement les lignes principales de voyageurs qui rapportent le plus et dont vous avez l'intention d'augmenter les profits en offrant un meilleur service?

M. GORDON: Votre question contient sa réponse. C'est la ligne principale, c'est le service sur notre ligne principale.

M. PUGH: Est-ce que cela veut dire que, la ligne principale mise à part, certains services seraient probablement abandonnés?

M. GORDON: Non, pas nécessairement, j'irais même jusqu'à dire que nous faisons une analyse très attentive de chaque service dans chaque cas. Mais il y a un autre point à considérer dans notre programme, lorsque nous décidons d'abandonner un service. Je dis bien l'abandon d'un service et non pas celui d'une ligne. C'est peut-être alors que nous avons plusieurs services sur la même ligne, mais si nous décidons d'abandonner un train en particulier, ou simplement de réduire le nombre de trains, nous sommes alors très conscients des besoins du public voyageur et nous nous assurons qu'il y a d'autres services, ou que nous pouvons fusionner quelques-uns de nos propres services. Nous ne laissons jamais le public sans service.

M. PUGH: Pour revenir au train de Saskatoon à Winnipeg, dont M. Forbes parlait, j'ai cru comprendre que le n° 9 et le n° 10 donnaient chaque jour un service dans chaque direction et ils ont été abandonnés?

M. GORDON: C'est juste.

M. DEMCOE: Oui.

M. FORBES: Et on les a changés pour le n° 64 et le n° 73?

M. GORDON: C'est à cela que je voulais en venir. Il ne s'agissait pas de l'abandon complet d'un service, mais plutôt de la nouvelle orientation d'un service. C'est une question économique.

M. FORBES: Maintenant, à certains jours, il n'y a plus de service voyageurs du tout.

M. GORDON: C'est une question de commodité. Mais nous n'abandonnons jamais complètement les habitants d'une région.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous quelques données permettant de comparer la vitesse des trains français à ceux du National-Canadien?

M. GORDON: Oui, mais je ne les ai pas en mains.

M. GRÉGOIRE: Lesquels sont les plus rapides?

M. GORDON: Tout dépend de la ligne. Je pense que les trains français de voyageurs sont les plus rapides au monde.

M. GRÉGOIRE: Est-ce que nous essayons d'atteindre la même vitesse?

M. GORDON: Non, je ne le pense pas. Encore là, la vitesse est une question économique. La vitesse coûte de l'argent. Si nous en arrivons à déterminer que, dans l'organisation d'un service, celui-ci devient suffisamment populaire pour qu'il nous faille admettre qu'une vitesse plus grande nous permettrait d'avoir plus de voyageurs, nous analyserons économiquement la situation pour déterminer le coût de vitesse accrue et pour voir si ce sera rentable.

M. GRÉGOIRE: Si nous pouvions faire le trajet de Québec à Montréal en 2 heures et demie, pensez-vous qu'il y aurait augmentation du nombre de voyageurs sur cette route?

M. GORDON: Il faudrait en faire la preuve.

M. GRÉGOIRE: La question de la vitesse ne serait-elle pas un des facteurs de votre réorganisation?

M. GORDON: C'en serait un. De toute façon une augmentation de vitesse n'implique pas seulement un équipement qui puisse la supporter, mais aussi une

nouvelle superstructure. Et lorsqu'il s'agit d'installer une superstructure de qualité supérieure pour absorber la haute vitesse, cela devient très dispendieux. Il nous reste donc à déterminer si le marché est ou n'est pas assez considérable pour justifier cette installation.

M. GRÉGOIRE: Pouvez-vous nous fournir quelques statistiques concernant les accidents des trains de voyageurs, en comparaison avec les avions et les autobus?

M. GORDON: Vous voulez dire une analyse des accidents des différents modes de transport?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. GORDON: Non, je ne crois pas que nous possédions cela.

M. GRÉGOIRE: Pensez-vous que ce serait à l'avantage des chemins de fer?

M. GORDON: Non, je ne le pense pas; d'ailleurs personnellement, je n'annoncerais jamais et je n'essaierais même pas de faire de l'annonce sur une base de contestation de la sûreté, où que ce soit.

M. GRÉGOIRE: Je ne veux pas dire les accidents mineurs, mais bien des accidents sérieux.

M. GORDON: Notre slogan dit simplement que le chemin de fer chasse les soucis. Je n'ai jamais aimé faire concurrence avec un autre en mettant à jour son dossier d'accidents. Peut-être suis-je trop superstitieux pour cela.

M. GRÉGOIRE: Êtes-vous satisfait de l'organisation actuelle des connexions entre les trains?

M. GORDON: Les connexions?

M. GRÉGOIRE: De l'organisation de ces connexions?

M. GORDON: Non, je ne le suis pas. Nous faisons actuellement une étude poussée de tout notre système de connexions, et nous avons imaginé un réarrangement qui en est présentement à subir un examen très sérieux, et je pense qu'il permettra une meilleure utilisation de notre matériel et un système de connexions supérieur à celui que nous avons maintenant. Ce sont des questions techniques très délicates, et nous leur prêtons actuellement toute l'attention nécessaire.

M. DEMCOE: On en est présentement à faire une étude très détaillée de toutes les opérations de trains à travers le réseau et l'on tente d'y englober les opérations des lignes secondaires afin de les raccorder avec nos lignes principales de trains, tout en tenant compte des meilleures heures d'arrivée et de départ dans les principales villes.

M. GRÉGOIRE: Lorsque nous voyageons de Québec à Ottawa ou l'inverse, il nous est impossible d'avoir un bon train pour tout le trajet. Nous pouvons prendre un bon train de Québec à Montréal, et de là nous devons monter à bord d'un petit train local.

M. ROCK: J'ai remarqué qu'il nous fallait attendre une heure et demie ou deux heures, si nous ne voulions pas voyager sur le local.

M. GRÉGOIRE: Ce n'est pas tellement la question de l'attendre, mais nous voudrions pouvoir voyager sur un bon train.

M. GORDON: Cela fait partie de notre modernisation. J'ai ici le texte de l'allocution que M. Delagrave, notre directeur général des ventes de billets, a prononcée devant l'Association canadienne du tourisme. Il envisage l'avenir. Je pense qu'il est probablement un peu en avant de son temps, mais j'aime bien voir un homme exprimer son opinion en public. Voici un passage de sa causerie:

> Il sera possible à une ligne de chemins de fer canadienne, en l'occurrence le National-Canadien, d'offrir un genre de service de voyageurs intercité qui réduirait considérablement la pression faite sur les

routes principales. Il s'agirait de séries de trains typiquement canadiens, destinés à satisfaire pleinement les exigences des voyageurs; ces trains pourraient atteindre une vitesse moyenne de 80 milles à l'heure entre les terminus, et 125 milles à l'heure au maximum, affirmait M. Delagrave.

Avec un tel train, ajoutait-il, il serait possible de faire le trajet de Québec à Montréal en moins de deux heures et demie; de Québec à Ottawa en quatre heures; de Toronto à Windsor en trois heures environ, et de Toronto à Chicago en six heures et demie. Les départs seraient fréquents, les horaires plus commodes et les arrêts réduits à un minimum.

A l'heure actuelle, ce ne peut être qu'un rêve de M. Delagrave, mais c'est aussi notre rêve, en ce sens que présentement nous faisons une analyse et une étude de la situation pour pouvoir réaliser ce rêve. Une partie de ce rêve impliquerait une amélioration très sensible des délais aux terminus, et aussi dans les raccords entre les trains de voyageurs. Cela est possible.

M. GRÉGOIRE: Je faisais allusion au service voyageurs lorsque j'ai posé la question. Prévoyez-vous pour bientôt une réorganisation de votre voie ferrée entre Montréal et la région du lac Saint-Jean?

M. GORDON: Il n'est pas question d'un tel projet pour le moment. Encore là il s'agit d'une question de potentiel d'affaires, ce qui implique de très fortes dépenses. Nous en sommes maintenant arrivés à un meilleur niveau d'entretien que par le passé, mais pour remédier à la situation dont vous parlez, cela signifierait pour nous une nouvelle orientation majeure des chemins de fer, ce qui est très, très dispendieux. Je dois donc avouer qu'il n'en est pas question pour le moment.

M. PRITTIE: Je ne voudrais certes pas voyager dans certaines régions du nord de l'Ontario à une très grande vitesse, ou même à une vitesse plus élevée qu'elle ne l'est actuellement.

M. RIDEOUT: J'estime que la vitesse est une question de génie. M. Demcoe comprendra que dans l'évaluation des courbes et la réduction du tonnage, lorsque la ligne est double, à savoir pour les trains de marchandises et pour ceux des voyageurs, il serait alors beaucoup trop dispendieux de faire rouler les trains à une vitesse de 120 milles à l'heure, puisqu'il faudrait en ce cas réduire très considérablement le tonnage des trains de marchandises.

M. DEMCOE: C'est juste. Comme question de fait, pour voyager à plus de 80 milles à l'heure, vous devez avoir une courbure inférieure à 2 degrés, et même là vous serez obligés d'avoir une surélévation d'environ 5 pouces et demi ou 6 pouces, pour pouvoir prendre la courbe de façon sûre. Ce qui explique que pour les parcours comme celui d'Ottawa au lac Saint-Jean, où la courbure est de cinq, six, sept et parfois même de dix degrés, il nous faudrait pratiquement reconstruire notre ligne pour pouvoir atteindre cette vitesse.

Au Japon, on travaille présentement à la construction d'une ligne très rapide, et la courbure maximum de cette ligne allant de Kyoto à Tokyo, sera de 42 minutes. Elle sera presque parfaitement plate. Vous ne pouvez avoir de courbes prononcées. Je pense qu'une locomotive avec son pouvoir actuel ne pourrait atteindre une vitesse supérieure à 125 milles à l'heure, pour elle seule. Et si vous joignez deux locomotives, elles pourraient se voir attacher deux voitures, et atteindre quand même 125 milles à l'heure. De toute façon, il nous faudrait un nouveau genre de moteur si nous voulions voyager à ces vitesses.

M. ROCK: Avez-vous dit que vous pouvez atteindre 80 milles à l'heure présentement?

M. DEMCOE: Nous pouvons en effet atteindre 80 milles à l'heure.

M. ROCK: Et ceci partout dans tout le réseau, 80 milles à l'heure?

M. PUGH: Vous proposez-vous de poser de nouvelles voies?

M. GORDON: Non. Il y a certaines régions où on pourrait le faire. Nous nous occupons plutôt du matériel pour voyageurs, du matériel lui-même, de l'élimination des délais dont souffrent actuellement les connexions pour les voyageurs, et ce genre de choses. Il y aurait beaucoup à faire en ce sens sans encourir un surplus de dépenses. Mais si nous nous apercevons que dans tel cas particulier la demande populaire est telle que nous puissions croire qu'une augmentation de vitesse ferait augmenter la fréquentation de certains services, nous étudierions le coût de l'amélioration des voies ferrées, et nous déciderions si cela en vaut la peine.

M. PUGH: Mais c'est à ceci que je veux en venir: apparemment vous avez beaucoup étudié les possibilités d'amélioration du service voyageurs dans le but évident d'inciter plus de voyageurs à adopter le train comme moyen de transport. Mais vous ne vous fixez aucune limite de temps pour apporter ces améliorations.

M. GORDON: Non, elles ne seront pas mises en vigueur toutes en même temps, mais plutôt graduellement. Et le service dont parlait M. Grégoire, celui de Québec à Montréal, en est un exemple frappant. Nous avons l'intention d'en faire un service particulièrement rapide, ce qui demandera un outillage différent. Il se pourrait qu'il soit formé de plusieurs unités. Notre vrai problème, c'est que si nous avions ce matériel-là, il serait assemblé de façon permanente, comprenant ainsi le salon et la voiture-restaurant, le tout en proportion avec la capacité du train, mais il serait constamment attaché à un service déterminé et ne pourrait être utilisé dans les autres services. C'est pourquoi nous devons nous assurer d'avoir une clientèle suffisante pour le soutenir.

M. PUGH: Si je comprends bien, cet équipement n'a pas encore été commandé?

M. GORDON: Non. Mais quand je dis commandé, cela ne signifie pas nécessairement qu'il s'agit d'un matériel nouveau, parce que nous pourrons peut-être en utiliser du vieux, ou réaménager du vieux matériel. Cela ne signifie donc pas que nous irons acheter un équipement neuf pour effectuer nos améliorations.

M. PUGH: Avez-vous déjà pris une décision à ce sujet?

M. GORDON: Nous avons décidé de mettre le train en fonctionnement, mais il y a un tas de problèmes pratiques comme par exemple notre système de trains en commun avec le Pacifique-Canadien et ainsi de suite. Cela ne devrait pas trop tarder maintenant.

M. PUGH: Est-ce que ce système fonctionnerait entre certains endroits à la manière de trains communs?

M. GORDON: Non, ce serait indépendant du système des trains communs.

M. FORBES: J'ai noté une chose depuis l'abandon des lignes N°s 9 et 10: lorsque vous prenez le Supercontinental d'ici à Winnipeg, vous pouvez faire une connexion pour la ligne de Dauphin, mais alors il vous faut demeurer à Winnipeg pour la journée et défrayer vos propres dépenses, ce qui n'est pas très pratique.

M. GORDON: Je suis d'accord avec vous. Je n'ai pas en mémoire l'horaire précis dont vous parlez, mais la question revient à ceci: parlez-vous de deux personnes? Est-ce que cet inconvénient touche deux personnes ou 200 personnes par jour? Si cela incommode 200 personnes par jour, la situation est alors différente.

M. FORBES: Votre stimulant pour inciter les gens à voyager par train portait surtout que le service des chemins de fer comportait plus d'avantages.

M. MITCHELL: Je voudrais savoir si le fait de fournir le service de la salle à manger au public voyageur constitue toujours une perte financière pour vos chemins de fer?

M. GORDON: Oui.

M. MITCHELL: Vous attendez-vous à ce que cette situation demeure toujours ainsi?

M. GORDON: Oui, nous le pensons; mais nous pouvons faire beaucoup pour l'améliorer. Nous considérons présentement notre service de voiture-restaurant comme un attrait plus ou moins grand pour les voyageurs. Et nous l'appelons souvent le facteur déficitaire qui attire la clientèle.

Et lorsque nous envisageons ce problème, nous essayons toujours de trouver un moyen de normaliser les repas et les choses du genre, pour réduire les dépenses. Mais à vrai dire, ce sera peut-être toujours un élément de perte.

M. MITCHELL: Et le service de wagons-lits est-il une source de revenus ou pas?

M. GORDON: C'est difficile à dire. Nous ne conservons pas d'analyse là-dessus. Nous ne pouvons analyser que le Service voyageurs. Dans la tarification «Rouge, Blanc, Bleu», les repas sont, en certains cas, compris dans le prix du billet, et dans certains autres cas, nous incluons même les arrangements pour la couchette.

M. MITCHELL: Est-ce que les repas sont obligatoires?

M. GORDON: Vous avez droit à un repas, mais on ne vous force pas à le prendre.

M. FORBES: Servez-vous de la boisson avec les repas?

M. GORDON: Oui, mais elle n'est pas incluse dans le prix du billet. M. Vaughan me rappelle que nous offrirons peut-être un verre de vin avec le repas pour nous mettre à la page, mais nous n'offrirons certes pas de whisky écossais, parce qu'il coûte trop cher!

M. MITCHELL: Dans les lignes aériennes, même si vous n'êtes pas obligés de manger les goûters, on vous les offre tout de même.

M. GORDON: C'est vrai. Les compagnies aériennes incluent le repas dans le prix du billet. Nous comptons évidemment qu'un certain pourcentage de ces voyageurs ne mangeront pas. Nous tentons de prévoir la portée économique de cela, et nous prévoyons que par le simple fait d'inclure un repas dans le prix du billet, certaines gens ne prendront pas le repas en question. Nous ne voulons pas encourager les gens à prendre le repas!

M. BALCER: A l'heure actuelle le Pacifique-Canadien et votre réseau ferroviaire se font concurrence entre deux points du Canada, et vous donnez exactement le même service sur des voies presque parallèles. Je suis à lire en ce moment la biographie de Mackenzie King. Et en 1924, le ministre des chemins de fer a convoqué les représentants des deux principaux chemins de fer et leur a demandé de choisir entre certaines routes, comme par exemple le parcours entre Montréal et Ottawa, qui aurait pu être confié au National-Canadien, ou entre Montréal et Toronto, dont le service aurait pu être assuré par le Pacifique-Canadien ainsi que le parcours entre Québec et Montréal et ainsi de suite.

Si vous améliorez le service entre Montréal et Québec, en tenant compte du fait que le Pacifique-Canadien couvre ce trajet à l'heure actuelle, tout comme il couvre celui entre Montréal et Ottawa—les deux compagnies se font concurrence pratiquement sur la même voie et donnent le même service. Ne serait-il pas avantageux de partager le travail?

M. GORDON: Songez-vous au service de trains en commun?

M. BALCER: Il y a un service de trains en commun; je pense au trajet d'Ottawa à Montréal. Estimez-vous qu'il est utile que les deux compagnies donnent le même service?

M. GORDON: Sauf que si vous jetez un coup d'œil sur les services actuels, vous constaterez qu'ils ne sont pas complètement parallèle. Le Pacifique-Canadien va à certains endroits où nous n'allons pas, et vice versa. Cette société doit donner un service à ces endroits de quelque façon. Là où il y a compétition directe, je suis avec vous pour constater l'utilité d'une entente qui déterminerait laquelle des lignes de chemin de fer serait en service. Nous en avons discuté avec ces gens, mais il y a beaucoup de problèmes techniques qui entrent en ligne de compte.

Lorsque vous parlez de 1924 et du Service voyageurs, je dois dire qu'il y a eu très peu d'idées originales émises sur les Services voyageurs jusqu'à très récemment. Nous avons été les innovateurs et les auteurs de nombreuses études sur le Service voyageurs, qui a d'ailleurs été un objet d'étonnement et de beaucoup d'attention non seulement au Canada, mais aux États-Unis, et les chemins de fer américains nous ont même demandé nos plans. Il y a eu beaucoup d'idées nouvelles en ce sens-là, et nous tentons de mettre en pratique ce que nous imaginons.

M. BALCER: Je suis ici depuis 14 ans. C'est le Pacifique-Canadien qui est en cause en ce moment et non le National-Canadien. Nous avions auparavant un train de Québec à Montréal et de là nous avions une connexion immédiate avec le train d'Ottawa. Mais nous ne pouvions faire tout le trajet dans une seule soirée. Nous pouvions quitter Québec à six heures et voyager dans un wagon-salon d'une façon très agréable. Mais actuellement, si vous partez de Québec, il vous faut partir le soir précédent pour être ici à 10 h. 10 le lendemain matin, parce qu'il vous est impossible de faire le raccord si vous manquez la connexion de cinq minutes à Montréal-Ouest. Et le phénomène est aussi vrai pour le chemin du retour. Vous manquez votre train à Montréal-Ouest de cinq minutes. Parfois je m'en tire en prenant un taxi de Dorval à la gare Jean-Talon et alors je cours après le train. Une fois on sonnait la cloche, mais j'ai tout de même réussi à arriver à temps. De toute façon je ne puis faire cela à chaque voyage.

M. GORDON: C'est vrai, vous vieillissez!

M. BALCER: Oui, en effet.

M. GORDON: Je reconnais que c'est ce genre de problèmes que nous tentons de régler quant au parcours de Québec à Montréal et quant au service que nous allons y installer. Nous ne pouvons rien y faire jusqu'à ce que nous nous soyons entendus avec le Pacifique-Canadien pour modifier notre entente, puisqu'il s'agit là de son territoire. Si nous avions commencé un service entre Montréal et Québec, nous n'aurions aucun droit quant à leur part de l'arrangement de trains en commun. Mais nous avons maintenant pu en discuter avec eux, et nous allons mettre ce train à l'essai, mail il ne s'agira plus alors d'un train en commun. Il se peut que si cela marche bien, je me laisse aussi aller à un rêve. Et je ne pense pas qu'il nous soit impossible de donner un service amélioré de Québec jusqu'à Ottawa.

M. BALCER: Le Canadien moyen prétendait que la façon la plus rapide de voyager, c'était par automobile, mais malheureusement tel n'est pas le cas aujourd'hui. Personne ne songe à conduire une voiture en hiver, s'il peut voyager par train.

M. GORDON: C'est juste. La question de connexion varie selon les exigences de chacun. Nous ne pouvons établir des connexions à toute heure de la journée. De plus, ce qui peut plaire à l'un à un moment donné peut aussi bien déplaire à quelqu'un d'autre.

M. BALCER: Mais avec ce service de Québec à Montréal et à Ottawa, si vous manquez votre train de cinq minutes, c'est vraiment décourageant.

M. ROCK: Comme M. Balcer a parlé de lignes parallèles et d'un double service, j'ai pensé remettre ma question, mais en tout cas, je la pose maintenant.

Entre Lachine et Dorion ou Sainte-Anne-de-Bellevue, vous avez les lignes du Pacifique-Canadien et du National-Canadien qui sont parallèles.

M. GORDON: Oui.

M. ROCK: N'avez-vous jamais étudié en collaboration avec le Pacifique-Canadian la possibilité de fusionner ces lignes sur une seule et même voie plutôt que de les garder séparées comme elles le sont présentement, alors qu'elles occupent considérablement de territoire et sont une cause de dépenses considérables pour les deux compagnies? De plus, plusieurs gares sont très vieilles. J'estime qu'elles auraient du être remplacées il y a 25 ou 30 ans, mais elles demeurent toujours: je pense aux vieilles gares de bois qui sont généralement en très mauvais état. Ne pensez-vous pas que pour ce secteur, une seule et même voie pour le Pacifique-Canadien et pour le National-Canadien et un système de gares communes aux deux réseaux pour cette ligne seraient moins dispendieux?

M. GORDON: Nous avons quand même fait passablement de modifications sur cette ligne dans le but de l'améliorer.

Encore là vous soulevez une question d'argent. Combien d'argent voulez-vous dépenser?

A votre question générale sur les lignes parallèles du National-Canadien et du Pacifique-Canadien je vous répondrai en disant que ces lignes sont nécessaires, particulièrement la ligne principale de l'entrée dans Montréal, tant pour les trains de marchandises que pour les trains de voyageurs. Je ne pense pas qu'il soit possible d'éliminer une de ces lignes et opérer sur une base commune. Je ne pense pas que la capacité soit suffisante.

M. DEMCOE: Il nous faudrait quatre voies pour subvenir aux besoins, surtout de 7 à 9 heures le matin, et encore de 4 heures et demie ou 5 heures l'après-midi, jusqu'à 6 ou 7 heures le soir. Il y a des périodes de la journée et aussi de la nuit où la densité de la circulation est telle que deux lignes sont suffisantes, mais par contre il y en a d'autres pendant lesquelles vous ne verrez aucun train pour une heure ou deux.

M. ROCK: Qu'en est-il de la proposition du système de gares communes?

M. DEMCOE: Je pense que vous avez là une très bonne idée. Nous avons étudié quelques-uns de ces projets, surtout pour Dorval. A tout événement, nous n'en sommes pas encore arrivés à une entente sur la possibilité d'un seul édifice pour les deux chemins de fer. Mais il s'agit là d'une possibilité qui peut et qui sera réalisée, et l'on opérera alors sur une base commune.

M. GORDON: Je doute fort que dans un secteur comme celui-là la gare des voyageurs y soit pour beaucoup dans l'attirance des voyageurs. Je pense que ce que les gens font, c'est de se rendre en automobile jusqu'à la gare, et là de se chercher une place pour stationner.

M. ROCK: Quant à la gare de Dorval, à mon avis, il s'y trouve un bon nombre de voyageurs qui prennent le train pour Toronto ou Ottawa, sans compter qu'il y en a qui utilisent le service des abonnés. Je ne pense pas seulement au service des abonnés mais aussi aux voyageurs qui veulent entreprendre un long voyage. Si vous vous penchez sur l'état de ces gares dans ce secteur particulier, vous constaterez qu'il vous faudra bientôt en construire une nouvelle; et en ce cas, il serait inutile que le Pacifique-Canadien en construise une, et que vous en construisiez une autre.

M. GORDON: Si nous en venons au point de bâtir une nouvelle gare à cet endroit, il y aurait alors des discussions avec le Pacifique-Canadien pour voir si nous pourrions joindre nos efforts.

M. ROCK: Je voudrais maintenant considérer une autre situation.

Le Pacifique-Canadien possède une gare à Montréal-Ouest qui est très bien située si l'on considère les municipalités de la région, à savoir St-Pierre, Lachine, LaSalle, Montréal-Ouest, et à un degré moindre, Westmount et St-Luc. Comme je l'ai dit la gare du Pacifique-Canadien est plus ou moins centrale. Ensuite, vous avez la gare de Dorval qui est tout près de l'aéroport. De toute façon, vous n'avez pas de gare plus proche de la partie ouest de l'île de Montréal; je songe ici à St-Pierre, Montréal-Ouest et LaSalle.

Je me demandais si votre compagnie a étudié la possibilité d'établir une gare dans le secteur St-Pierre-LaSalle, afin d'en arriver à une concurrence identique à celle que vous avez avec le Pacifique-Canadien à Montréal-Ouest?

M. GORDON: Oui, cela a été l'objet d'une étude approfondie. Je ne voudrais toutefois pas faire de prédictions qui vont provoquer des espoirs et des pressions aux différents endroits auxquels nous songeons.

M. SOUTHAM: Je suis de l'avis de M. Balcer pour ce qui est de la synchronisation des horaires. A mon sens, cette synchronisation est un facteur très important. Comme vous le savez, nous voyageons beaucoup au cours de notre mandat, ce qui nous force à nous intéresser à nos services de chemins de fer, et tout particulièrement à celui du National-Canadien. J'estime que la synchronisation des horaires est une idée excellente pour permettre au public de faire les raccords quand il le désire. Auriez-vous l'obligeance de nous faire vos commentaires, monsieur Gordon, en rapport avec nos recherches sur le développement du Service voyageurs et du service en général, examinant le grand problème que présente notre situation géographique, qui est un des facteurs de base dans l'économie de toute votre entreprise. Auriez-vous encore l'obligeance de parler de l'avenir aux points de vue de notre croissance et de notre population et par cette analyse, pensez-vous que dans 10 ou 15 ans la demande qui vous sera faite sera plus faite à cause de l'augmentation de la population, ou pensez-vous plutôt que les lignes aériennes, par exemple, supplanteront les chemins de fer?

M. GORDON: Pas sur un court trajet. Comme je l'ai dit, je ne pense pas que nous puissions fournir un service strictement compétitif pour une personne qui veut parcourir rapidement un long trajet, comme celui de Montréal à Vancouver, mais nous pouvons développer notre service intercité, en tenant compte de deux facteurs. Si vous admettez que l'encombrement des routes sera de plus en plus considérable, et nous pensons qu'il le sera, ce sera un facteur important et alors, nous pourrons faire notre publicité dans le sens de la commodité et du confort de notre service.

En second lieu, il y aura le type d'équipement et le genre de service qui y seront appropriés. Si nous réussissons à développer cela pour répondre aux goûts et aux besoins des voyageurs nous devrions nous améliorer matériellement à mesure que la population croîtra.

Maintenant, il y a des services collatéraux. Nous avons développé le service du transport de l'automobile par train. Le voyageur peut faire transporter son automobile par voie ferrée jusqu'au terme de son voyage, avec un tarif comprenant tout, et variant selon le nombre de personnes qui l'accompagnent. Déjà le service soulève un certain intérêt. Ce sont des choses qui aident à rendre attrayant le Service voyageurs. C'est une pure proposition visant à stimuler la vente. Nous avons maintenant réalisé—et vous allez me dire que nous aurions dû le faire il y a longtemps, et je serai d'accord avec vous—qu'il n'y a vraiment pas de différence entre la vente des services voyageurs et la vente du savon; il s'agit de rendre le produit attrayant et de fixer un prix qui vous amènera les clients.

M. SOUTHAM: Je suis d'accord avec vous, monsieur Gordon; j'estime que nous devons être à la page et envisager l'avenir. J'ai le pressentiment que nous en arriverons à un point de saturation, et peut-être devrions-nous y songer dès maintenant.

M. FISHER: Votre attitude à l'égard du Service voyageurs ne manifeste pas de défaitisme, mais que faites-vous des faits que nous avons devant nous et la résolution présentée par le ministre en est une manifestation, à savoir qu'il y aura une subvention pour le service les voyageurs. Quel effet est-ce que cela produira sur le Service voyageurs?

Si je comprends bien l'objet de la proposition, en rapport avec la recommandation originale, il s'agissait de compenser pour une perte pendant une certaine période de temps. J'y ai également compris, d'après sa composition, qu'il y aurait retrait du Service voyageurs. Vous orientez-vous dans le même sens que la subvention semble l'indiquer, et qu'allez-vous faire de la subvention?

M. GORDON: Si j'ai bien compris, la subvention proposée dans les recommandations de la commission Macpherson, est une aide transitoire selon laquelle les chemins de fer élimineraient le déficit des services voyageurs dans un certain laps de temps. Ce sera fait de deux façons, à savoir l'abandon des services que ne s'avèrent pas rentables de l'aveu même de la commission; ce serait fait de cette façon mais si l'on porte plainte au sujet du service, malgré qu'il y ait eu perte dans le service et si l'intérêt public requiert le maintien d'un service pendant un certain temps, alors nous obtiendrons une subvention si l'administration le juge à propos.

La possibilité d'éliminer les déficits des services voyageurs est une question très importante. Je cite ces considérations de mémoire, mais lorsque nous avons analysé le déficit de notre Service voyageurs durant la commission Macpherson, nous avons démontré que ce même déficit était de l'ordre de 50.3 millions de dollars. Il s'agissait alors d'une étude du coût à l'intention de la commission. Encore une fois, je déteste employer ce terme de «complexité», mais il est extrêmement complexe de séparer ce qui est imposable à un Service voyageurs, lorsque vous utilisez la même ligne pour le transport de marchandises et ce genre de choses. On s'est entendu dans cet exposé à payer ce prix-là, à savoir 50.3 millions de dollars, comme je l'ai mentionné plus haut.

Si nous mettons à date cette analyse faite en 1958, et si nous tenons à jour les facteurs de prix de revient d'aujourd'hui, nous estimons notre déficit aux environs de 40 millions de dollars, ce qui signifierait une réduction de 10 millions dans notre déficit, pour cette période.

M. FISHER: Il me semble qu'il y a ici danger de conflit quant à votre politique de retranchement en face de la tarification «Rouge, Blanc, Bleu». Vous cherchez à avoir plus de trafic et en cela vous avez une subvention couvrant le coût, ce qui est reconnaître la perte. Selon vous, ces subventions dans la période de transition doivent-elles vous mener à un point où, lorsque vous aurez fait suffisamment de retranchement, vos pertes seront équilibrées par votre revenu, ou s'agit-il simplement d'une période de transition dans laquelle vous tenterez d'augmenter votre revenu et en fin de compte vous placerez l'affaire sur une base saine? Comment conciliez-vous ces deux éléments?

M. GORDON: Les deux facteurs sont en cause. D'un côté nous ferons tout notre possible pour obtenir la part du marché que nous estimons être disponible; en d'autres mots cela implique que nous tenterons de détourner l'attention du voyageur par automobile au profit du train et de nous servir de tous les moyens auxquels nous pourrons songer, pour en arriver à nos fins. La tarification «Rouge, Blanc, Bleu» est un truc de concurrence.

M. FISHER: C'est mieux qu'un truc.

M. GORDON: Je suis d'accord avec vous; je retire mon expression «truc» et disons plutôt que c'est une analyse scientifique approfondie d'après laquelle nos tarifs sont fondés sur notre prix de revient.

M. FISHER: Je devrais vous féliciter pour cela, mais encore là, il est très difficile d'avoir une appréciation juste et complète de l'aptitude administrative du National-Canadien durant la dernière décennie. C'est un autre exemple du fait que dans votre administration il y a eu ce nouveau changement tonifiant. Quelle appréciation devons-nous avoir d'une administration qui découvre, après neuf ans d'existence, que tout à coup les trains marchent à déficit et vous pouvez tout aussi bien recourir à de l'exploitation comme en témoigne bien la tarification «Rouge, Blanc, Bleu».

M. GORDON: Pour ma défense, puis-je faire remarquer qu'il est impossible de tout faire à la fois. Je devrais commencer par rappeler qu'en 1950 nous possédions des locomotives à vapeur, et que, pour commencer, nous nous devions de nous moderniser en regard de nos moyens de locomotion, ce qui signifiait alors une réorientation majeure de notre puissance motrice dont l'accomplissement a nécessité cinq ou sept ans. De plus, si vous parcourez nos budgets d'année en année, vous constaterez que nous avons dépensé des sommes considérables pour rendre les voies ferrées sur les lignes principales en état de supporter les services améliorés dont nous avons déjà parlé. Je me souviens de mon premier voyage par train à travers le Canada, voyage dont le but était de faire une inspection; je me suis tenu à l'arrière avec les cheminots et je voyais la boue qui giclait de dessous les traverses. Nous avons alors dépensé 50 millions de dollars pour améliorer les voies ferrées.

L'entreprise des chemins de fer évolue lentement. Et pas seulement cela, mais, comme je l'ai dit, nous ne pouvons pas tout faire à la fois. Il s'agissait alors de programmes massifs impliquant la gestion de notre personnel, qui n'est certes pas illimité. Nous avons dû commencer par le commencement. C'est seulement après nous être occupés de ces problèmes d'amélioration du matériel que nous pouvons nous attaquer à des problèmes personnels tels que mentionnés.

Je me dois d'admettre également que nous n'avions pas d'analyse pratique de ce que faisaient les trains de voyageurs, parce que nous n'étions jamais capables de trouver une formule véritable. Nous avons pris des années pour en arriver à un moyen pratique de déterminer chaque chose et encore là, ce n'est qu'en 1958, lorsque nous avons commencé à récolter ce genre d'information, que nous avons pu trouver les éléments non rentables.

M. FISHER: Il s'agit ici d'une critique de l'administration. J'ai parcouru toutes les réunions annuelles que vous avez tenues avec les comités parlementaires depuis que vous êtes en fonction, et malgré le manque de connaissances des membres du Parlement sur le sujet, je pense que je pourrais trouver au moins six ou sept occasions au cours des onze dernières années où des suggestions, non pas formulées en termes de tarification «Rouge, Blanc Bleu», mais en des termes qui considéraient l'avantage du fait que les trains de voyageurs fonctionnaient, suggestions vous incitant à offrir des tarifs plus bas pour remplir ces places non occupées dans les trains et que vous devez tout de même supporter. Et je ne me souviens pas que ces suggestions aient été l'objet de beaucoup de sympathie ou de compréhension lorsqu'elles étaient avancées. Au fait, un certain nombre de membres de ce comité-ci avaient fait cette suggestion; M. John Hamilton était l'un d'entre eux, et j'ai moi-même proposé pareille chose dans le passé. De toute façon, on n'y a pas porté attention; rien n'empêche que vous en êtes arrivés plus tard à appliquer ce qu'était l'essence même de la suggestion des membres de ce comité.

M. GORDON: Bon, d'accord, je reconnais que vous avez là un argument assez valable. C'est une question de degré. Si vous me prenez comme exemple, Dieu sait que je ne prétends pas être la source de toute la sagesse et de la connaissance en ce qui a trait à la marche des chemins de fer, mais si nous avons été aussi négligents que vous semblez le prétendre, je puis vous donner

quelques motifs expliquant le temps que l'on a pris pour faire ces choses. Je ne sais pas si je suis en bonne ou mauvaise compagnie, mais aucun autre chemin de fer sur le continent n'en a fait autant que nous en ce sens-là.

Ailleurs sur le continent, on a laissé disparaître le service des voyageurs et notre situation au Canada est infiniment meilleure que la plupart des opérations aux États-Unis.

M. FISHER: Il y a un dernier point d'ordre général que je voudrais souligner. Nous avons maintenant la réaction des compagnies d'autobus.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Il y a ici un parallèle avec la situation du camionnage. Comme question de fait, leur augmentation s'oriente généralement dans le même sens.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Je voudrais savoir deux choses. Est-il vraisemblable ou possible qu'afin d'améliorer votre Service des voyageurs qui se développe, vous vous intéressiez à exploiter des autobus ou que vous travailliez conjointement avec des compagnies d'autobus? Par exemple, je songe aux autobus qui pourraient aller à Montréal ou à Toronto et vous pourriez vous réserver les longs trajets, où cela est possible. De plus, quelle serait votre réponse à la sorte de représentation que les compagnies d'autobus commencent à nous communiquer?

M. GORDON: Les représentants des compagnies d'autobus commencent à arriver et, comme je l'ai remarqué, elles parlent généralement de concurrence injuste, et alors elles abordent le sujet de nos subventions comblant nos déficits et ainsi de suite.

J'ai d'ailleurs répondu en partie à cette question hier, en mentionnant le fait que la tarification «Rouge, Blanc, Bleu» a été instituée dans le but de réduire notre déficit et, par le fait même, cela représente une opération profitable sans quoi nous ne la maintiendrions pas. De plus, ce rappel de notre déficit en est encore un rappel du déficit sur papier et ainsi de suite.

Nous ne nous sommes pas engagés maintenant dans la lutte des prix; eux s'y sont engagés. Nous avons établi nos tarifs à la suite d'une analyse et de recherches scientifiques. Nous avons fixé nos tarifs à un niveau qui pourrait attirer les voyageurs et ceci leur donnera l'avantage du «volume» qui accompagne notre risque commercial. Nous ferons de l'argent si nos prévisions budgétaires sont justes. Mais encore, ce peut être une erreur et un mauvais jugement de la direction. Mais nous devons prendre des risques.

M. FISHER: Avez-vous pris le risque en vous basant sur le fait qu'ils feraient ce qu'ils ont déjà fait?

M. GORDON: Oui. Nous n'avons pas prévu exactement ce qu'ils feraient, mais nous avons attendu une réaction. Ce sont eux qui ont réduit les prix, et pour combien de temps ont-ils l'intention de continuer cela, je n'en sais rien. Je ne connais pas assez leur situation financière pour dire s'ils pourront le supporter longtemps. Nous ne sommes pas à leur faire la guerre des prix.

Quant à votre second point, c'est un mélange de votre critique précédente. Vous demandez si nous nous intéressons au commerce d'autobus. Si je réponds non, nous ne nous y intéressons pas, et qu'après deux ans je revienne vous dire que d'après une analyse des résultats ce serait une bonne chose, vous diriez que nous aurions dû le faire il y a deux ans. Nous avons pris des arrangements maintenant; nous avons discuté avec les compagnies d'autobus pour tenter de synchroniser leurs horaires et les nôtres et ce genre de problème-là. Je leur ai de plus fait remarquer que nous ne sommes pas des concurrents dans leur domaine. Bien sûr, il y a toujours le trafic intercité de Montréal à Ottawa, mais il y a des points intermédiaires que l'on doit desservir tout comme des services à divers moments de la journée dont ils peuvent profiter. Leur marché consiste en 70 voyageurs; nous sommes intéressés à avoir 300

ou 400 personnes. S'ils fournissent un service à des heures fréquentes de la journée et qu'ils arrêtent n'importe où sur la route, ils auront un marché, et c'est précisément cela leur marché. Mais n'allez pas me dire que parce que nous ne nous sommes pas lancés sur le marché des autobus au moment présent ou même il y a deux ans, cela démontre une incapacité de la direction à prédire l'avenir. Peut-être cette critique nous sera-t-elle adressée dans deux ou trois ans, à cause d'événements qui pourraient se produire, je n'en sais rien.

M. FISHER: Je pense que vous devriez faire votre possible pour en arriver à une coordination avec les gares d'autobus.

M. GORDON: C'est ce que nous faisons présentement. Nous sommes actuellement en pourparlers, non pas dans le but de nous approprier des autobus, mais pour voir de quelle façon nous pouvons collaborer avec ces gens. Personnellement, je ne tiens pas à posséder des autobus, mais quelqu'un d'autre pourrait bien le vouloir.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, il est presque 11 heures; pouvons-nous lever la séance?

Le PRÉSIDENT: Pensez-vous que nous pouvons adopter cet item?

M. LLOYD: J'aurais quelques questions, monsieur le président, et je prendrai peut-être un peu plus de temps.

Le PRÉSIDENT: Peut-être devrions-nous lever la séance maintenant.

M. ROCK: Je pense que nous devrions ajourner et nous reviendrons sur ce sujet.

Le PRÉSIDENT: La séance est suspendue jusqu'à deux heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

VENDREDI 13 décembre 1963

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et nous en sommes aux services voyageurs.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, je me permets de répéter ma question au sujet des opérations de 1959-1960 sur la voie N.T.R. et aussi pour ce qui est du relevé que le chemin de fer a étudié.

Étant donné ce que le président a dit des opérations des autobus et comme il est possible que les Chemins de fer nationaux du Canada s'engagent dans les opérations d'autobus, envisagez-vous la possibilité d'établir un service d'autobus qui assurerait la liaison entre la gare de jonction de McGivney et Fredericton, capitale du Nouveau-Brunswick?

M. DEMCOE: Notre service de ventes-voyageurs a de nouveau mis la question à l'étude afin de savoir si le trafic voyageurs au sud de Moncton est suffisant pour justifier la mise en service d'un train qui passerait par Edmundston et Joffre pour se rendre à Montréal. Si la densité du trafic est suffisante entre Moncton est et Moncton sud jusqu'à Joffre, et de là jusqu'à Charny et au-delà, il est possible que nous affections à cette route l'un de nos convois directs.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lloyd, demandez-vous la parole?

M. LLOYD: Monsieur Gordon, nous avons eu au cours de nos délibérations plusieurs cas où l'on ne savait pas trop à quoi s'en tenir sur le genre de questions qui se rapportaient vraiment à votre administration comparativement à celles qu'il convenait plutôt de poser au ministre en raison de la responsabilité que lui impose sa qualité de membre du cabinet.

Avant le déjeuner, M. Fisher a fait quelques observations sur ce point relativement à la nature des décisions prises par le service voyageurs. Je voudrais, monsieur Gordon, pouvoir disposer de quelques minutes pour vous poser une série de questions sur le genre de rapports que vous faites au ministre. Tout d'abord, quelle est la fréquence des rapports que vous lui remettez et de quels genres sont ces rapports? J'aimerais avoir quelques détails sur ce point.

M. GORDON: La loi sur les chemins de fer nationaux du Canada établit très clairement que la direction et l'exploitation de la société nationale et de ses entreprises sont assignées au conseil d'administration. C'est au conseil d'administration qu'il incombe de trouver un organe directeur et de veiller à ce que celui-ci exerce sa fonction.

Le président est le chef de l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada. Si je comprends bien, le ministre n'a pas à intervenir dans le train-train quotidien de la direction de la Société. Il y a là une distinction très nette.

M. LLOYD: Si l'on me permet une observation, vous dites bien qu'il n'a pas à intervenir directement dans la direction; je pense que nous nous entendons sur ce point.

M. GORDON: C'est-à-dire dans l'expédition des affaires courantes.

M. LLOYD: Je ne pense pas que vous ayez sujet d'insister là-dessus. Tout le monde reconnaît que vous avez compétence pour prendre les décisions qui s'imposent chaque jour dans votre sphère d'activité.

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Mais vous devez être comptable à quelqu'un, que ce soit le ministre ou notre propre comité. J'aimerais établir l'identité de chaque sphère de responsabilité.

M. GORDON: J'aimerais, à ce sujet, ajouter quelques mots. Il y a une distinction à faire: en réalité, les chemins de fer Nationaux du Canada sont une société de la Couronne, non pas un ministère du gouvernement. Or, ici, la question de rendre des comptes au ministre ne se pose pas. Le seul rapport que nous présentions et qui embrasse toutes les formes d'activité du chemin de fer au cours d'une année, c'est celui-ci. Mais il se présente des situations où nous devons engager des dépenses en immobilisations nécessitant des inscriptions budgétaires. En pareil cas, j'aborde la question avec le ministre afin de savoir si le gouvernement approuve le genre d'activité envisagé.

Notre entrée dans le domaine du camionnage nous offre un cas d'espèce. Avant d'adopter notre programme de camionnage, dont je vous ai donné lecture hier soir, comme il s'agissait d'une sorte de situation au sujet de laquelle nous tenions à avoir l'assurance que le gouvernement était d'accord, notamment une extension de notre activité, nous avons alors écrit au ministre. Nous lui avons exposé notre plan et nos intentions. Je lui ai donné un devis de ce que cela comporterait en fait d'immobilisations et nous nous sommes assurés que l'affaire ne viendrait en conflit avec aucun programme du gouvernement. Il n'y a pas en pareil cas de règle inflexible; c'est affaire de bon sens plus que de quoi que ce soit; il s'agit de savoir si nous, en tant qu'administrateurs, pensons qu'une affaire particulière à laquelle nous songeons pourrait influer sur la politique du gouvernement de l'heure, et qu'il faut en aborder l'étude avec ledit gouvernement.

M. LLOYD: Ainsi donc, vous discutez la question de savoir s'il convient de faire l'acquisition de certaines sociétés de camionnage?

M. GORDON: Non pas tant l'acquisition de telle ou telle société, que la perspective d'étendre nos opérations dans le domaine du camionnage à cause des arguments que nous faisons valoir.

M. LLOYD: Ainsi, vous jugez nécessaire de faire valoir une série d'arguments justificatifs afin d'expliquer à fond la base économique de l'opération et l'acquisition de quelques sociétés.

M. GORDON: Il n'a pas été question avec lui d'acquérir une société en particulier. Nous n'avons pas demandé si nous serions autorisés à acheter la société *Midland Superior*. Nous avons simplement dit: voici notre programme d'opérations de camionnage et nous avons eu son assentiment. La dernière étape à franchir, pour ce qui est de chacune de nos opérations, est celle qui tient à la situation budgétaire.

M. LLOYD: Ainsi, après avoir reçu une autorisation de dépense en immobilisation . . .

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, si vous me permettez, en sommes-nous encore aux services voyageurs, ou avons-nous disposés de cet article?

M. LLOYD: Il s'agit bien du service voyageurs.

M. GORDON: Les résultats de notre opération sont consignés dans le rapport annuel. De plus, les procès-verbaux des réunions du conseil d'administration sont envoyés au ministre à titre documentaire afin qu'il puisse à son tour communiquer avec moi s'il trouve dans ces procès-verbaux quelque chose qui représente un témoignage assez fidèle de toutes décisions importantes.

M. LLOYD: Ainsi, il s'agit de ce qu'on pourrait appeler une base *ad hoc*?

M. GORDON: Oui, mais le ministre a le droit de nous poser des questions sur n'importe quoi. Il peut obtenir tous les renseignements qu'il veut.

M. LLOYD: Ainsi, votre degré de responsabilité dépend dans une certaine mesure de l'initiative du ministre?

M. GORDON: Oui, dans certains cas.

M. LLOYD: Et il pourrait fort bien vous demander une ventilation des résultats du service voyageurs extraite de vos livres de comptabilité?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Vous a-t-on déjà demandé de telles pièces?

M. GORDON: Non, pas explicitement.

M. LLOYD: Vous a-t-on déjà demandé une ventilation des opérations intervenues dans les affaires de camionnage?

M. GORDON: En fait de résultats concrets?

M. LLOYD: Vous décidez d'obtenir des fonds; vous faites approuver le montant et vous vous mettez à faire du camionnage; il s'ensuit donc un changement d'orientation dans le service voyageurs.

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Et j'imagine que le ministre, à un moment donné, disons six mois ou un an après, en examinant l'allure des opérations, vous demande où vous en êtes de votre intention de répondre au besoin de ces immobilisations.

M. GORDON: Il lui arrive rarement d'exiger de nous ce qu'on peut appeler un avis ou un rapport en règle, mais, étant toujours en contact l'un avec l'autre, nous conférons souvent ensemble. C'est alors qu'il peut me demander quels résultats nous obtenons de nos billets rouges, blancs et bleus; je lui fais part de mes constatations et des données que j'ai recueillies; voilà comment il se tient au courant.

M. LLOYD: Ainsi, vous ne présentez pas au ministre de rapports mensuels sur la façon dont vous dirigez cette société de la Couronne?

M. GORDON: Non.

M. LLOYD: Et vous faites des rapports au conseil d'administration?

M. GORDON: C'est en ma qualité de chef de l'administration que je fais des rapports au conseil d'administration.

M. LLOYD: De sorte que le conseil se dirige lui-même tant qu'il ne se pose pas de problème sérieux?

M. GORDON: Ce n'est pas tout à fait cela. Il se dirige lui-même comme une entreprise commerciale, oui, de la même manière que le conseil d'administration d'une société privée. Nous suivons les mêmes méthodes administratives qu'une société privée.

M. LLOYD: Ce que je veux dire, c'est que vous procédez d'après votre mandat et ce que la loi prescrit?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Vous prenez les décisions qu'exige l'administration courante?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Ce que je veux savoir, c'est l'importance et le nombre des sujets sur lesquels vous faites des rapports à un ministre responsable de la Couronne; j'essaie de définir le rôle de notre comité et l'étendue de ses attributions en comparaison de celles du ministre.

M. GORDON: Je ne saurais vous éclairer sur ce point. Je ne crois pas que le comité joue le moindre rôle sous ce rapport.

M. LLOYD: Voilà qui est fort intéressant.

M. GORDON: Si je comprends bien et si je puis m'exprimer ainsi, vous cherchez à connaître la nature des relations. Le Règlement ne renferme aucune prescription quant à la tenue de ces réunions annuelles, comme c'est le cas pour les chemins de fer Nationaux du Canada.

Permettez-moi de faire un peu d'histoire, dans la mesure de mes connaissances.

Au cours des débats qui se déroulèrent vers 1923, on répéta je ne sais combien de fois qu'aucune administration ne saurait fonctionner si les membres du Parlement ou d'autres personnes intéressées passaient leur temps aux trousses des fonctionnaires compétents, les harcelant de questions sur toutes sortes de détails administratifs. Ce serait une situation intenable pour les fonctionnaires ainsi pris à partie. Une théorie voulait alors que la création de comités parlementaires une fois par année fût suffisante pour permettre de répondre à toutes les questions possibles; on comptait de la sorte éliminer les questions qui se posaient à la Chambre des communes. Les ministres n'auraient plus à se tenir debout afin de répondre par le menu à d'innombrables questions. A cet égard, la théorie a fait long feu, car nous sommes mis à contribution des deux côtés. On s'informe constamment, par le menu, de nombreux détails relatifs à l'administration et au fonctionnement du National-Canadien et souvent des choses les plus insignifiantes, à la Chambre des communes. Et puis, il y a le comité sous les auspices duquel nous sommes réunis, de sorte que nous sommes pris entre deux feux.

M. LLOYD: Ainsi donc, pour évaluer l'efficacité et le rendement de votre gestion, le gouvernement canadien ne peut vraiment compter que sur les travaux de notre comité?

M. GORDON: Non.

M. LLOYD: Cela, plus l'initiative du ministre, n'est-il pas vrai?

M. GORDON: Cela, plus le fait que le vérificateur des comptes de la Société est nommé par le Parlement et que le vérificateur est comptable directement au Ministre, non pas à nous.

M. LLOYD: Le vérificateur ne fait que déclarer les résultats d'ordre financier. Il ne relève pas les décisions quasi judiciaires qui sont prises par la direction ni quoi que ce soit d'analogue?

M. GORDON: C'est affaire au ministre, lequel peut traiter avec le vérificateur n'importe quand.

M. LLOYD: Ainsi donc, il y a effectivement une zone incertaine de responsabilité entre celle du ministre et celle du comité.

M. GORDON: Je ne sais pas.

M. LLOYD: Qui, dans cette structure, joue le rôle des actionnaires d'une société privée, le ministre ou le comité?

M. GORDON: La loi prévoit que, chaque fois que l'intervention des actionnaires est requise, le ministre des Finances, qui détient les actions, représente les actionnaires. Ainsi, nous ne pouvons, de notre propre gré, disposer d'une part importante de nos avoirs-capitaux. S'il était question d'une opération commerciale d'envergure, nous nous en remettrions au ministre et, par son entremise, nous obtiendrions de la sorte l'approbation des actionnaires. S'il s'agit d'une transaction ordinaire, ou d'une affaire de routine, nous prenons l'affaire sous notre propre responsabilité. Toutefois, de même que dans toute société privée, si une affaire importante atteignant l'actif était en jeu, les actionnaires seraient invités personnellement à donner leur approbation. S'il s'agissait d'une affaire ordinaire, on ne les consulterait pas.

M. LLOYD: Il va de soi que, devant le comité, vous ne nous donnez pas de détails précis sur les opérations, mais vous invoquez la nature concurrentielle des entreprises de transport et les inconvénients qui pourraient en découler pour une société de la Couronne si vous alliez nous livrer de tels renseignements.

M. GORDON: Tout à fait juste, de même pour les sociétés d'entreprise privée.

M. LLOYD: La déclaration publiée par les Chemins de fer du Pacifique-Canadien est presque identique, quant au format, à votre propre déclaration convertie en langage de service.

M. GORDON: J'en conviens. Nous ne tenons pas plus que le Pacifique-Canadien ou toute autre organisation privée à donner des renseignements d'ordre confidentiel sur nos propres affaires.

M. LLOYD: Il serait donc difficile pour un membre de l'opposition, en pareilles circonstances, d'obtenir des renseignements précis sur vos opérations, notamment de définir les fonctions et les attributions du ministre?

M. GORDON: Je ne saurais dire. C'est un sujet sur lequel vous devrez former votre propre jugement.

M. LLOYD: Je le crois en effet, comme je l'ai dit, si vous voulez un jugement.

M. GORDON: Voici comment j'envisage la situation. Vous avez autant d'occasions favorables, voire même beaucoup plus d'occasions favorables que les actionnaires d'entreprises privées, sous ce rapport. Aucun actionnaire du Pacifique-Canadien ne peut demander ni obtenir du Pacifique-Canadien les renseignements que vous obtenez de nous.

M. LLOYD: Je vous dirai, monsieur Gordon, que cela dépend probablement de l'initiative de l'actionnaire.

M. GORDON: Avez-vous déjà assisté à une réunion des actionnaires du Pacifique-Canadien?

M. LLOYD: Non, je n'ai jamais assisté à une réunion des actionnaires du Pacifique-Canadien, mais ce n'est pas du Pacifique-Canadien qu'il s'agit dans le moment.

M. GRÉGOIRE: Nous mettrons le Pacifique-Canadien à l'épreuve l'an prochain.

M. GORDON: Il serait intéressant de convoquer le Pacifique-Canadien devant notre comité.

M. LLOYD: On vous a interrogés au cours de ces séances sur la structure financière des chemins de fer Nationaux du Canada. A la page 17 du rapport

sur l'état des finances nationales en 1963-1964 par la *Canadian Tax Foundation,* se trouve un exposé très fouillé de la question en un paragraphe où il est dit que la structure financière a été modifiée par le réaménagement du capital de 1952 des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Je suis sûr que M. Grégoire trouvera intérêt à entendre ce que je vais dire. La loi n'a passé aucune dette du National-Canadien par profits et pertes, mais a modifié la structure du capital afin de soulager la compagnie de toute part irréalisable du service des intérêts représentant la contre-partie financière d'un héritage du passé. Il est dit aussi que vous avez présenté une mesure relative à une émission d'actions privilégiées.

M. GORDON: Oui, et vous constaterez que ce qui s'est produit là donnait suite à un examen approfondi par une commission royale.

En second lieu, je pense que si vous vous référez à nos rapports de l'année où cela s'est produit, vous trouverez une observation à ce sujet dans notre rapport.

M. LLOYD: Ne croyez-vous pas que c'était aller assez loin?

M. GORDON: Oui, je pense que la documentation n'a pas manqué.

M. LLOYD: Est-ce que ce changement, qui vous dégageait de toute coobligation ou de versements d'intérêts allait assez loin?

M. GORDON: Non, pas en regard des événements ultérieurs. Les changements effectués dans notre «format» ou notre mode de dépréciation au cours des années suivantes sous le régime des règles uniformes de comptabilité de la Commission des transports, auraient dû changer tout particulièrement notre mode de dépréciation.

M. PUGH: Monsieur le président, je me demande si nous ne pourrions pas revenir à l'étude de l'article relatif au service voyageurs. Je me demande où cette discussion va nous mener.

M. LLOYD: Je pense que ce genre d'interrogatoire nous mènera à la conclusion que tout effort visant à évaluer la sagesse et la compréhension de ce genre de méthode en examinant les méthodes qui militent en faveur de ces plans avec le peu de renseignements donnés à la suite du résultat du genre de questions que nous pouvons poser ici, ne nous mènera à rien de pratique.

M. GRÉGOIRE: Oui, je pense que nous aboutirons à une conclusion pratique. Nous ne sommes pas ici pour discuter la direction ou tant d'autres sujets, mais bien le principe sur lequel reposent les opérations du chemin de fer National canadien.

M. LLOYD: Ce n'est que le principe qui vous procurera quelque satisfaction, et vous présumez que la véritable conclusion est bonne parce que le principe a été débattu.

M. PUGH: Monsieur le président, je pense que pour nous conformer au règlement nous devrions revenir à l'article relatif aux services voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lloyd, avez-vous à peu près fini cette série de questions?

M. LLOYD: Je suis tout à fait convaincu d'avoir déterminé la mesure dans laquelle la Société est comptable au Gouvernement canadien.

M. GORDON: Puis-je me permettre une petite observation? Si M. Lloyd ou quelque autre membre du comité, ou quelque autre membre du Parlement estime que notre rapport ne donne pas tous les renseignements voulus et a été rédigé de façon à présenter le genre de propos qu'il aimerait entendre, nous prendrons certainement acte de la chose.

M. LLOYD: Vous aurez peut-être l'occasion d'agir de la sorte quand nous aborderons les articles suivants, maintenant que j'ai une vue très nette de la situation.

M. ROCK: Monsieur le président, les réseaux de service d'autobus qui desservent les diverses régions du pays ont des gares centrales dans certaines grandes municipalités. Ils utilisent les grand'routes des provinces où leurs voitures circulent d'une ville à l'autre. Peut-être ont-ils dans certaines villes d'autres gares centrales ainsi que des garages où l'on veille à l'entretien et aux réparations des véhicules. L'industrie du camionnage a des bureaux à proximité des grand'routes et des parcs pour ses camions. Les véhicules circulent sur les routes provinciales et sur la route Trans-Canada aussi bien que sur les routes municipales. Or, le CN ou n'importe quelle autre entreprise ferroviaire doit faire les frais des gares en bordure des routes et des parcs ainsi que ses propres voies ferrées. Ces entreprises n'utilisent aucune voie du gouvernement même, mais elles doivent veiller à leurs propres biens; elles doivent fournir leurs propres services; elles doivent aussi veiller à l'entretien et maintenir leur propre police; elles doivent faire les frais d'entretien des passages inférieurs et des passages surélevés et acquitter leur part des frais de construction. Il semble que les entreprises ferroviaires doivent payer beaucoup plus que, disons, les sociétés de camionnage et les sociétés d'autobus.

Ce que j'aimerais savoir, monsieur Gordon, c'est le coût global de votre réseau ferré d'un bout à l'autre du Canada. Supposons que l'État fournisse tout cet aménagement et que vous n'ayez à lui verser qu'un faible impôt, quelle serait votre situation?

M. GORDON: Une telle solution m'irait tout à fait. En vous reportant à la page 25 du Rapport annuel, vous trouverez les chiffres relatifs aux dépenses d'exploitation et vous constaterez que l'entretien de la voie, ou des voies ferrées, a coûté $165,724,315. De plus, nos immobilisations en 1962 sont indiquées à la page 26. Les additions aux biens matériels en 1962 ont coûté $122,800,334. En somme, nous avons dépensé $165,724,315 pour l'entretien de la voie. De plus, les additions aux biens matériels en 1962 ont coûté $122,800,334. Il y a plus haut un tableau qui en donne une ventilation relativement à la voie. Vous noterez qu'une somme de $569,529 a été affectée à la protection requise aux croisements des grand'routes; signalisation $3,370,802; améliorations à la chaussée $32,933,506. Voilà l'ordre des montants importants qui entrent en jeu dans le domaine que vous venez de mentionner.

M. ROCK: Estimeriez-vous que ce sont là des impôts que vous payez? Quant aux autres sociétés, elles bénéficient de ce genre de service moyennant le versement d'une faible somme pour le permis requis; puis tout l'espace leur appartient.

M. GORDON: Renversons les rôles et n'oublions pas que les camions bénéficient de routes idéales et d'autres commodités de même nature; nous estimons qu'en réalité les propriétaires bénéficient d'une subvention aux dépens du grand public, moins les sommes qu'ils peuvent avoir à verser en impôt.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous épuisé la matière en ce qui concerne les services voyageurs?

M. PUGH: Je propose, appuyé par M. Mitchell, que les services voyageurs soient approuvés.

Le PRÉSIDENT: La motion est adoptée.

La question suivante a trait aux télécommunications. M. Fisher nous a demandé de remettre le sujet à plus tard.

Nous en sommes maintenant aux hôtels.

HÔTELS

Résultats financiers

Les recettes des hôtels ont été de $2.3 millions en 1962, soit une augmentation de $0.7 million par rapport à 1961. Cette augmentation est attribuable, entre autres choses, à l'augmentation des recettes du Jasper Park Lodge, à la rénovation récente et à l'agrandissement du Nova Scotian, à Halifax, à une meilleure surveillance d'ensemble des frais d'exploitation et aux recettes plus considérables qu'on a tirées de l'hôtel Reine Élisabeth. Les recettes nettes provenant des hôtels, compte tenu de l'amortissement mais avant le versement de l'intérêt, ont été les suivantes:

	Recettes ou (déficit)	
	1962	1961
Canadian National Hotels Ltd.	$ 273,053	$ (97,212)
Hôtel Reine Élisabeth	2,012,918	1,718,303
Total, recettes des hôtels	$2,285,971	$1,621,091

Améliorations

Le Nova Scotian (Halifax) a été doté d'un lounge et d'un terrain de stationnement; la rénovation de l'ancienne partie, y compris le renouvellement du mobilier, s'est poursuivie. A la fin de l'année, à peu près la moitié des chambres du Newfoundland, à Saint-Jean, avaient été meublées à neuf: ce travail sera continué en 1963. Le renouvellement du mobilier et de la décoration s'est également poursuivi au Château Laurier (Ottawa), au Macdonald (Edmonton) et au Fort Garry (Winnipeg). Au début de 1963, on a installé la radio et la télévision au Bessborough (Saskatoon) et au Newfoundland. La rénovation du Jasper Park Lodge s'est poursuivie avec la construction de deux pavillons de dix chambres et de deux pavillons de 30 chambres.

Entre autres réalisations importantes durant l'année, signalons l'adoption de meilleures méthodes d'administration, surtout en ce qui touche la surveillance des frais d'exploitation, la formation du personnel et l'adoption d'un programme de ventes détaillé, dont doit s'inspirer le nouveau service des ventes.

Avec l'aide d'*Hilton of Canada Limited*, l'étude des installations, des services et des méthodes d'exploitation de tous les hôtels du Canadien-National a été terminée durant l'année. Elle a permis d'adopter un programme accéléré de modernisation et de rénovation d'un certain nombre d'hôtels, à compter de 1963.

M. PRITTIE: J'ai une question à poser au sujet des hôtels. L'an dernier, à ma demande, M. Fisher a demandé à M. Gordon des renseignements au sujet de l'hôtel Vancouver. Vous lui avez parlé des ennuis que vous occasionnait la codirection. Je pense que cet inconvénient n'existe plus. Je me demande quelles dépenses vous comptez faire pour l'hôtel; pensez-vous qu'il sera possible de l'exploiter lucrativement dans un avenir très prochain?

M. GORDON: Il nous a été possible d'en venir à une entente avec le Pacifique-Canadien et d'acheter son intérêt dans l'affaire. Nous sommes désormais les seuls à exploiter l'hôtel. Nous avons travaillé au budget des immobilisations sur lequel nous comptons pour son amélioration, ce qui entraînera des dépenses de 4 à 5 millions de dollars. Notre projet n'est pas encore tout à fait au point. Il s'agit d'une entreprise qui exigera des années de travail. Nous étudions aussi la question de la direction dans son ensemble et nos projets à cet égard ne sont pas encore nettement définis, mais nous en sommes à une étape de transition et nous prévoyons et nous espérons que d'ici quelques années, quand nous aurons procédé aux immobilisations nécessaires et à de vastes remaniements, nous aurons fait du bon travail.

M. PRITTIE: Dans votre enquête au sujet de la direction, s'agit-il de trancher la question de savoir si vous maintiendrez l'administration directe par le National-Canadien ou si vous en confieriez la régie à Hilton?

M. GORDON: Nous étudions précisément ce point et en envisageons les divers aspects.

M. PRITTIE: Avez-vous déjà engagé des fonds?

M. GORDON: Oui. Nous avons nous-mêmes dressé les plans et nous commençons dès maintenant à les utiliser.

M. PRITTIE: Les gens de l'endroit seront heureux d'apprendre cela, car de nouveaux hôtels surgissaient.

M. GORDON: Nous avions avec le Pacifique-Canadien une entente qui était loin d'être satisfaisante. Entre autres choses, on exigeait de nous tout le capital liquide. Or, à notre avis il n'était pas juste que nous versions tout le capital liquide et que nous leur donnions la moitié des bénéfices. Voilà qui est maintenant de l'histoire ancienne. Ayant acheté la part du Pacifique-Canadien, nous sommes désormais en mesure de prendre nos propres décisions.

M. PUGH: C'est là-dessus que portaient mes questions. C'est un point qui m'intéressait dès l'an dernier. Il ne reste plus qu'un point à élucider.

Combien a-t-on payé l'hôtel? Combien le National-Canadien a-t-il donné au Pacifique-Canadien pour le désintéresser?

M. GORDON: D'une manière générale, il y eut un chassé-croisé de compensations, mais le résultat net, c'est que nous avons acquis tous les droits à l'hôtel pour un peu moins d'un million de dollars.

M. PUGH: Avez-vous le chiffre global des dépenses engagées par le CN depuis le début de l'opération?

M. GORDON: Je ne pense pas que j'aie cela sur moi. Un instant, il se peut.

M. PUGH: La chose m'intéresse parce qu'il vous a fallu fournir tout le capital pour les immobilisations requises par les améliorations. Lorsque l'hôtel sera achevé, arrivera-t-il au niveau de qualité de vos autres hôtels?

M. GORDON: Oui, assurément.

M. PUGH: Vous proposez-vous dès maintenant d'aménager des garages appropriés, des salles de congrès modernes et autres avantages propres à attirer des clients de ces catégories?

M. GORDON: Il faudra y aller d'environ 4 à 5 millions de dollars pour moderniser l'hôtel et le pourvoir de garages et d'autres commodités. Nous comptons très certainement sur les congrès pour l'hôtel Vancouver, car les congrès constituent la principale source de subsistance d'un grand hôtel.

M. PUGH: Ayant conclu un accord avec le Pacifique-Canadien, êtes-vous désormais tenus d'entretenir un hôtel à Vancouver? Cela nous ramène à l'ancien accord.

M. GORDON: C'est là une question d'ordre juridique. La ville de Vancouver doit certainement penser que nous y sommes tenus. Pour ma part, je vois là une question sans portée pratique, car il n'y a vraiment pas pour l'instant matière à contestation. Nous allons continuer l'hôtel, mais je n'aimerais pas admettre que nous y sommes tenus à perpétuité, car un litige pourrait surgir dans 99 ans qui embarrasserait peut-être mon successseur.

M. PUGH: Quelles sont vos frais d'immobilisations du fait de votre accord avec le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Notre placement comptable dans la propriété, qui me semble être le chiffre que vous voulez vraiment connaître, est d'environ $11.8 millions.

M. PUGH: Vous avez donc eu une fameuse aubaine quand vous l'avez achetée pour 1 million de dollars!

M. GORDON: C'est ce que nous pensons, et c'est aussi ce que pense le Pacifique-Canadien. Quand l'une et l'autre parties éprouvent ce sentiment, c'est qu'il y a vraiment eu une aubaine.

Il y a un point important qui me vient à l'esprit. Si le Pacifique-Canadien se retire, ils sont désormais libres, s'ils le désirent, de construire un hôtel à Vancouver. C'est une partie de l'entente. Avec l'opération en commun, ils ont renoncé à leur droit d'exploiter un hôtel et ils ont vendu leur ancien hôtel de Vancouver. Ils sont désormais libres de construire s'ils le désirent. J'ignore ce qu'ils vont faire.

M. PRITTIE: Ils ne font pas preuve d'initiative dans ce cas-ci comme en d'autres choses. Vous pouvez être tranquille sur ce point.

M. GORDON: Je ne fais point d'observations sur l'initiative du Pacifique-Canadien.

M. PRITTIE: Monsieur Gordon, projetez-vous de construire une aile à l'hôtel Terre-Neuve?

M. GORDON: Oui, c'est-à-dire que nous cherchons une justification d'ordre économique pour construire une allonge. Jusqu'ici, tout ce que nous avons vu est si cher que nous ne pouvons y parvenir sur une base de bénéfice ou de quasi-équilibre pécuniaire. Toutefois, la question est soumise à une étude très minutieuse qui pourrait nous mettre sur la bonne voie dans un sens positif, car nous savons que nous pourrions agrandir cet hôtel et répondre ainsi aux besoins des commerçants; quant à savoir si la chose est économiquement possible, c'est là une autre affaire et c'est ce que nous étudions.

M. GRÉGOIRE: De combien d'hôtels les chemins de fer Nationaux du Canada sont-ils propriétaires?

M. GORDON: Dix, y compris le Reine Élisabeth.

M. GRÉGOIRE: Quant à l'hôtel Reine Élisabeth, je note que vous réalisez un bénéfice de 2 millions de dollars, alors que les bénéfices des neuf autres sont de $273,000.

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Et je crois savoir que l'hôtel Reine Élisabeth est loué à bail aux hôtels Hilton?

M. GORDON: Non, ce n'est pas ainsi que j'expliquerais la chose. L'hôtel Reine Élisabeth est exploité en vertu d'un contrat de gestion. Nous sommes les propriétaires du Reine Élisabeth, mais ils administrent et exploitent l'hôtel pour nous sur une base de partage des bénéfices.

M. GRÉGOIRE: Alors, si les résultats sont si bons en ce qui concerne l'hôtel Reine Élisabeth, entendez-vous adopter la même formule à l'égard des neuf autres hôtels?

M. GORDON: Non, sous la réserve suivante: nous avons l'hôtel Vancouver à l'étude; quant aux autres hôtels, la politique que nous avons adoptée il y a environ un an exigeait une minutieuse remise à neuf des hôtels et après avoir procédé à un examen sérieux, qui fut entrepris par la société Hilton, nous voulions donner à notre propre organisation hôtelière une occasion propice afin de pouvoir nous rendre compte de ce qu'elle pouvait faire.

M. GRÉGOIRE: Prévoyez-vous que les neuf autres hôtels vont réaliser autant de bénéfices que le Reine Élisabeth en proportion des investissements? Pensez-vous que vous pourriez réussir aussi bien en dirigeant vous-mêmes les hôtels au lieu de les faire gérer par d'autres sociétés?

M. GORDON: Nous allons mettre cette formule à l'épreuve. Cependant, il est difficile de faire une telle comparaison. Comme vous savez, il y a à Montréal

différents traits particuliers qui permettent à cet hôtel d'avoir le chiffre d'affaires qu'il annonce. Il a été construit expressément pour attirer les délégués à différents congrès.

M. GRÉGOIRE: Mais vous comptez sur de bons résultats, n'est-ce pas, des placements faits dans les hôtels?

M. GORDON: C'est ce à quoi nous visons, mais je me demande si nous pourrons atteindre l'objectif.

M. GRÉGOIRE: Et si vous n'arrivez pas à ce niveau et s'il est prouvé que les hôtels sont mieux administrés par des sociétés privées, serez-vous prêts à mettre en d'autres mains l'administration des dits hôtels?

M. GORDON: Je ne voudrais pas trop m'avancer sur ce point. Il faudra prendre la décision que suggéreront les circonstances. J'ignore ce qui peut être en jeu en l'occurrence. Mais je ne vois pas pourquoi il nous faudrait nécessairement nous confier à une administration étrangère, si les autres hôtels sont capables d'obtenir des résultats satisfaisants.

M. GRÉGOIRE: C'est ce que je veux dire. Mais si vous n'obteniez pas de résultats satisfaisants, estimeriez-vous qu'il y aurait là une raison suffisante pour étudier plus à fond l'autre affaire?

M. GORDON: A vrai dire, j'aurais presque l'air de menacer notre administration et, si elle n'obtenait pas de résultats, nous la mettrions en d'autres mains. Telle n'est pas mon intention: je veux dire que nous avons une organisation hôtelière et que nous espérons, une fois les hôtels dûment modernisés au goût du jour, leur voir donner des résultats également satisfaisants. J'ignore si cela se produira d'ici quelques années. Mais l'administration d'alors—cette décision pourra intervenir dans cinq ans; je ne serai peut-être plus sur la scène alors—devra prendre la décision à la lumière des circonstances.

M. GRÉGOIRE: Pourrions-nous savoir quel intérêt rapportent les fonds placés dans l'organisation de l'hôtel Reine Élisabeth?

M. GORDON: Je vais vous donner les chiffres à l'instant. Après dépréciation et avant versement des intérêts; vous voulez savoir quel est l'intérêt, n'est-ce pas?

M. TOOLE: Après dépréciation et avant versement de l'intérêt, le revenu d'un déplacement moyen vie entière était de 15.51 p. 100 en 1962.

M. GRÉGOIRE: Quel intérêt versez-vous sur un placement de capital?

M. GORDON: Voilà qui se confond avec notre financement général; la moyenne du taux d'intérêt que nous versons sur tous nos emprunts est de 4.4 p. 100.

M. GRÉGOIRE: Combien avez-vous payé l'hôtel?

M. GORDON: Vingt-cinq millions neuf cent cinquante et un mille.

M. GRÉGOIRE: Il suit de là que vous versez un million de dollars d'intérêt et que vous retirez 2 millions de dollars de bénéfices, soit un bénéfice net, après versement de l'intérêt, car vous dites ici «avant l'intérêt»?

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Vous réalisez encore un bénéfice après le versement de l'intérêt?

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Quand vous avez confié la direction de l'hôtel Reine Élisabeth à un groupe d'administrateurs du dehors, avez-vous demandé des soumissions ou est-ce que vous avez vous-même choisi Hilton?

M. GORDON: Il y eut un peu des deux méthodes. Nous avons décidé de construire l'hôtel, tout d'abord en vue d'y attirer des groupes de congressistes et, une fois cette décision prise en principe, nous avons examiné les formules

les plus susceptibles d'attirer des congressistes. Nous avons alors conclu que la meilleure façon d'atteindre notre but était de nous affilier au spécialiste par excellence de l'hôtellerie dont les établissements desservent toutes les régions de la planète. C'est ainsi que nous avons bénéficié des références des hôtels Hilton de partout. Vous conviendrez que c'est là un avantage peu ordinaire.

M. GRÉGOIRE: Et c'est pour cela que vous avez choisi votre personnel administratif aux États-Unis?

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Au lieu d'une société canadienne?

M. GORDON: Nous cherchions une sorte de syndicat d'hôtels ou de l'hôtellerie dont les relations seraient à l'échelle mondiale; or, il n'y a pas au Canada de sociétés ou de groupes de ce genre; nous avons donc opté pour ce que nous estimions devoir nous être le plus utile. Le groupe Hilton, dès son entrée au Canada, a constitué une société canadienne et assuré la direction de notre établissement. Et voilà que le Hilton canadien va administrer d'autres hôtels que le nôtre, au Canada.

M. GRÉGOIRE: Mais c'est toujours une compagnie américaine?

M. GORDON: Oui, je pense que c'est bien cela.

M. GRÉGOIRE: N'y avait-il pas de sociétés canadiennes capables de prendre la direction de cet hôtel?

M. GORDON: Pas aux conditions que nous voulions.

M. GRÉGOIRE: Quelle serait la proportion des congrès tenus à l'hôtel Reine Élisabeth par des groupements étrangers comparativement aux congrès d'associations canadiennes?

M. GORDON: Je n'ai pas le renseignement sous la main, mais, au pied levé, je dirais que la proportion est assez forte.

M. GRÉGOIRE: C'est-à-dire de personnes autres que des Canadiens?

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Et cela, à cause de cette affiliation?

M. GORDON: A cause de leurs relations; il ne s'agit pas uniquement de congressistes, mais, bien entendu, des voyageurs en général.

M. GRÉGOIRE: Mais il faut que les touristes trouvent à se loger de toute façon.

M. GORDON: Oui, mais les congrès du genre que nous connaissons sont des rencontres importantes de nombreux hommes d'affaires. Vous entrez dans la «combine», si je puis employer ce terme, avec la permission de M. Fisher.

M. FISHER: La façon dont je l'ai employé n'a pas été bien comprise. J'avais à l'esprit l'idée de bruit. J'ai mentionné la «combine» (*racket*) canadienne-française; je ne voulais pas dire que les Canadiens français ont une combine (*racket*).

M. GRÉGOIRE: Si vous appelez cela une combine, il y a quelque chose qui ne va pas chez vous.

M. ROCK: Je crois qu'il y a parfois quelque «racket» dans les hôtels.

M. GORDON: Quoi qu'il en soit, dans ce genre d'affaires, ces congrès suivent un cycle; ainsi, on peut avoir une conférence particulièrement nombreuse cette année, puis, on sera sept ans sans avoir la même, simplement parce que les congressistes vont d'un pays à l'autre. Ils font le circuit avant de revenir. Les Hilton, en raison de leurs nombreuses filiales, peuvent nous englober dans le circuit, parce qu'il y a là un élément de variété qui leur convient non moins qu'à nous. Si nous voulons nous introduire dans ce circuit, il nous faudra ouvrir des bureaux à San-Francisco, à Philadelphie, à New-York ou partout où

ces congrès d'hommes d'affaires seront organisés et demander notre part du gâteau en conséquence. On n'arrivera alors absolument à rien. Vous ne pourrez jamais vous introduire dans la place.

M. GRÉGOIRE: Cela représente une forte proportion des affaires?

M. GORDON: Oui, en effet.

M. GRÉGOIRE: Si cela est à l'avantage de l'hôtel Reine Elisabeth pour cette raison, ne croyez-vous pas, pour la même raison, que la ville de Vancouver aurait intérêt à avoir une administration Hilton?

M. GORDON: Je prends note de votre recommandation, monsieur Grégoire.

M. GRÉGOIRE: Cet hôtel a réalisé $273,000 de bénéfices et un autre rapporte 2 millions de dollars.

M. GORDON: Je constate qu'il est toujours dangereux de vouloir plaisanter, car je suis toujours mal interprété.

Laissez-moi vous dire que, dans notre entente avec Hilton au sujet de l'hôtel Reine Elisabeth, les Hilton se sont engagés à ne pas ouvrir d'hôtel Hilton qui concurrencerait le Canadien National. Autrement dit, ils ne pourraient pas eux-mêmes construire un hôtel ou en exploiter un à Halifax qui nous ferait concurrence. Cette prohibition générale au sujet d'une concurrence contre nous excluait Vancouver. Il était expressément dit que les Hilton se réservaient la faculté de s'installer à Vancouver. Dans ce cas, il importe certainement que nous examinions sérieusement avec eux l'avenir de l'hôtel de Vancouver.

M. FISHER: Quant à cela, que pouvez-vous dire au sujet de Dorval?

M. GORDON: Il s'agit là d'un hôtel d'aéroport. Après en avoir causé avec eux, nous leur avons donné notre consentement. En fait, ils nous ont invités à nous joindre à eux et je ne me fais pas faute de divulguer la chose. Nous avons écarté cette possibilité et nous ne croyons pas devoir faire comme le chien du jardinier et leur refuser la permission.

M. SOUTHAM: A propos de cette question relative aux hôtels, page 13, il me semble que nous devrions examiner tout particulièrement les chiffres cités ici à propos des revenus de 1961 et de 1962, car il y a une augmentation d'environ 40 p. 100. Voilà une augmentation formidable pour un revenu d'hôtel. Attribuez-vous cela, monsieur Gordon, directement à une plus grande affluence de touristes cette année-là ou s'agit-il d'un concours de circonstances?

M. GORDON: Vous parlez de l'hôtel Reine Elisabeth?

M. SOUTHAM: Je me réfère surtout à la déclaration de la page 13.

M. GORDON: J'ai signalé dans le rapport que plusieurs éléments ont contribué à l'augmentation des revenus au Jasper Park Lodge, notamment la rénovation et l'agrandissement du Nova Scotian à Halifax, une attention plus suivie aux frais d'exploitation et de meilleures recettes à l'hôtel Reine Élisabeth. De plus, il me semble que j'aurais dû signaler quelque part que la Foire mondiale de Seattle avait contribué à ce résultat.

M. SOUTHAM: Ce que je veux souligner, c'est qu'il y a eu augmentation d'environ 45 p. 100 de 1961 à 1962. Voilà une très forte augmentation, Prévoyez-vous, en vous reportant par la pensée à 1963, que l'augmentation sera comparativement aussi forte?

M. GORDON: Probablement pas, car nous nous attaquons à ce programme de dépenses en immobilisations en vue de moderniser et de restaurer certains hôtels et de leur permettre ainsi de soutenir la concurrence, ce qui va entraver les services ordinaires tant que les frais d'immobilisation n'auront pas été liquidés. Vous constaterez l'effet de ces transformations au Château Laurier, où certain espace dans l'hôtel sera inutilisé jusqu'à ce que les travaux de modernisation soient terminés.

M. SOUTHAM: Au sujet des aiguillons destinés à améliorer l'état des affaires, particulièrement dans le domaine de l'hôtellerie, vous rappelant ce que vous avez accompli à l'égard du service voyageurs, avez-vous un programme ou l'idée d'un programme de «rouge-blanc-bleu» qui vous permettrait de soutenir la concurrence des hôtels de logements?

M. GORDON: Cela dépend entièrement de ce que nous trouvons en fait d'hôtels. Si nous constatons que nous n'avons pas la clientèle voulue, nous remanierons nos tarifs de façon à attirer le client.

M. SOUTHAM: J'avais plusieurs autres questions à poser, mais vous y avez déjà répondu au cours de vos échanges de vues avec M. Grégoire.

M. GORDON: Je vous remercie.

M. LLOYD: Je constate que le rapport expose séparément les renseignements qui se rapportent à l'hôtel Reine Élisabeth. Je me demande s'il ne serait pas possible, l'an prochain, d'avoir de la même façon les données relatives à d'autres hôtels en 1962?

M. GORDON: Oui. Avez-vous ce renseignement, monsieur Toole? Un moment, s'il vous plaît. Ce que vous allez lire à haute voix, se chiffrera éventuellement par $273,053.

M. TOOLE: Oui.

Les chiffres de profit ou de perte aux comptes de nos hôtels sont les suivants: le Bessborough, perte de $174,740; le Charlottetown, perte de $27,551; le Château Laurier, perte de $144,824; le Fort Garry, perte de $231,101; le Jasper Park Lodge, profit de $198,869; le MacDonald, profit de $299,812; le Newfoundland, profit de $116,892; le Nova Scotian, profit de $119,200 et l'hôtel Vancouver, profit de $116,496. Les chiffres ci-dessus se totalisent par $273,053 qu'accuse le rapport établi pour les *Canadian National Hotels Ltd.*

M. LLOYD: Quatre hôtels ont perdu de l'argent et cinq ont réalisé des bénéfices?

M. TOOLE: C'est exact.

M. LLOYD: En arrivant à ces résultats nets, quelle règle avez-vous suivie pour établir l'amortissement des aménagements d'hôtels?

M. TOOLE: Nous suivons une ligne normale uniforme de la dépréciation des aménagements.

M. LLOYD: Vous procédez de la sorte d'après une estimation raisonnable de la vie de l'hôtel?

M. TOOLE: C'est ce que nous faisons dans le cas du mobilier et des agencements inamovibles.

M. LLOYD: Vous prenez ce que vous estimez être le maximum de dépréciation prolongée?

M. TOOLE: Oui, nous misons sur la vie estimative de l'avoir.

M. LLOYD: Il n'y pas d'ajournement de dépréciation à valoir au compte de ces rapports d'hôtel.

M. TOOLE: Nous suivons la comptabilité hôtelière normale. Quant aux ajournements, le régime de dépréciation fut instauré tard dans la vie de quelques-uns des hôtels plus âgés, de sorte que l'amortissement ne sera pas suffisant au moment voulu dans notre évaluation.

M. LLOYD: A propos des quatre hôtels qui accusèrent une perte en 1962, avez-vous différé quelque dépréciation ou une partie quelconque de ce que vous estimiez être l'allocation normale de dépréciation?

M. TOOLE: Nous n'avons pris que la dépréciation normale.

M. LLOYD: Vous l'avez prise à l'égard de ceux qui accusaient une perte?

M. TOOLE: Oui.

M. LLOYD: Vous l'avez prise à l'égard de tous ceux-là?

M. TOOLE: Oui.

M. LLOYD: A propos de ces neuf hôtels établis dans différentes municipalités, je sais que vous avez diverses obligations fiscales envers les municipalités locales. Au sujet de l'hôtel de Montréal, vous versez, je crois savoir, 100 p. 100 de l'impôt foncier, 100 p. 100 de la taxe d'eau, 100 p. 100 de l'impôt sur les bénéfices commerciaux, mais en ce qui concerne l'hôtel d'Halifax, vous avez négocié un accord, et, je crois savoir qu'il en va de même pour Moncton?

M. GORDON: Oui, mais nous n'avons pas d'hôtel à Moncton.

M. LLOYD: Je crois que je voulais parler de propriété de chemin de fer.

M. VAUGHAN: Il n'y a aucun lien entre les deux.

M. LLOYD: Il n'y a aucun lien entre les deux, en effet. Il est intéressant d'observer que, à l'égard des provinces atlantiques, vous ne payez que 50 p. 100 de l'impôt foncier.

M. VAUGHAN: Il est exact que, dans le cas de l'hôtel Nova Scotian, un marché a été conclu entre le chemin de fer et la ville. La même entente a été conclue à propos du Lord Nelson, s'il se développait, mais l'entente n'aurait pas été conclue sur la base d'un bien exonoré d'impôt, si je comprends bien, mais comme encourageant à se développer.

M. GORDON: La même situation exactement existe à Toronto. Un marché avait été conclu avec la ville en vue de l'érection de l'hôtel Royal York.

M. LLOYD: Vous avez anticipé ma question et je vous remercie de la réponse. Quant à ces hôtels, pouvez-vous me dire, dans chaque cas particulier, combien d'entre eux acquittent tous les impôts municipaux, ce qui fait que leur situation diffère de celle de l'hôtel Reine Elisabeth de Montréal.

M. TOOLE: Il me faudra trouver ma documentation sur ce point.

M. GORDON: Nous avons conclu différents accords. Pour ce qui est de l'hôtel Bessborough, nous avons fait un marché en règle car, autrement, l'hôtel ne se serait jamais construit.

M. VAUGHAN: C'est aussi pour cela que le Nova Scotian s'est agrandi.

M. LLOYD: Personne ne le conteste. Vous nous avez dit que vous ne construiriez pas à moins que nous ne passions un accord.

M. GORDON: Vous nous prêtez un langage rude. Nous ne nous exprimons jamais de la sorte.

M. LLOYD: J'étais présent et je sais que vous n'y êtes pas allé de main morte, monsieur Gordon.

M. GORDON: Ce que nous avons dit n'avait rien que de raisonnable, c'est-à-dire que nous comptions avoir le même encouragement que vous étiez déjà disposés à donner au *Lord Elgin*.

M. LLOYD: Le Lord Elgin est à Ottawa. Vous voulez dire l'hôtel Lord Nelson. Vous aimerez peut-être savoir qu'aucun accord de cette nature n'a été conclu avec le Lord Nelson. Il n'y a pas de comparaison. Notre municipalité en a été fort incommodée et je cherche à remonter jusqu'aux principes. J'essaie de savoir si vous avez une ligne de conduite uniforme lorsque vous traitez avec les municipalités à propos d'hôtels.

M. GORDON: A cela je réponds que tout dépend des circonstances auxquelles nous faisons face dans la localité. Notre ligne de conduite n'a rien d'inflexible.

M. LLOYD: J'ai des compliments à vous faire au sujet de vos affaires de congrès. Halifax en a bénéficié.

M. GORDON: Même si nous avons failli échouer, la première année, par suite d'une grève qui nous a forcés à annuler toutes les affaires de congrès que nous avions mises en train.

M. LLOYD: Je vous demande pardon. Nous avons marché quand même malgré vos conseils. L'initiative fut couronnée de succès. Nous avions dépensé $30,000 pour attirer la clientèle. Vous avez essayé de contremander le congrès des gardes-malades et nous avons dissuadé vos autorités d'agir de la sorte. Elles s'y sont rendues et n'ont connu que de bons moments.

M. GORDON: A la bonne heure!

M. PUGH: Qui est-ce qui conseille à l'autre d'aller à Halifax?

Le PRÉSIDENT: Voici deux lascars aux prises.

M. GORDON: Vous ne voudriez pas, monsieur Lloyd, laisser l'impression qu'il y a brouille entre les hôteliers et les autorités municipales?

M. LLOYD: Je vous ai déjà fait un compliment en disant que la construction d'une aile à l'hôtel Nova Scotian et que la construction d'hôtels destinés à attirer des congrès sont tout à l'avantage du Canada. Quant à savoir si vous avez une juste conception de ce que vous pouvez récupérer des capitaux engagés, à vous de juger. Vous auriez pu en attirer davantage.

Je me propose de revenir à la question des taxes et je ne veux pas, cette fois, que vous m'échappiez. Avez-vous fait des démarches pour négocier une convention fiscale à Montréal?

M. GORDON: Non.

M. LLOYD: Vous n'avez pas essayé?

M. GORDON: Nous avons une sorte de convention en ce sens que nous avons établi le chiffre des impôts d'après certaines données et puis, comme les Hilton étaient les exploitants, ce sont eux qui se sont chargés des impôts.

M. LLOYD: Je crois savoir du répartiteur de Montréal que l'on vous a coté sous le régime de la procédure ordinaire. Soit dit en passant, mes chiffres peuvent être corroborés par des pièces officielles. Je ne les ai pas recueillies dans les nuées. Vous avez versé près d'un million de dollars à Montréal, à répartir entre trois chefs d'affectation.

M. PUGH: A Halifax, vous avez versé une somme qui se situe entre $60,000 et $80,000.

M. VAUGHAN: On remonte ainsi à d'anciennes exonérations en vertu desquelles les terres de la couronne échappaient à l'impôt.

M. LLOYD: N'avez-vous pas décidé, il y a quelques années, d'en venir à une entente dans les provinces atlantiques au compte de l'impôt sur les chemins de fer, parce que, souteniez-vous, le chemin de fer Intercolonial, émanant de la couronne, était de ce fait exonéré d'impôts municipaux en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Par la suite, on découvrit qu'il y avait à Toronto des biens immobiliers sur lesquels vous aviez construit, au nom du CN, des bâtiments imposables. Si je vous livre ce renseignement, c'est à seule fin de vous indiquer qu'il est difficile d'obtenir une telle documentation. Il nous a fallu travailler pendant quatre ans pour faire cette découverte et régler la question d'imposition. Et encore n'avons-nous accompli jusqu'ici que la moitié du travail.

M. VAUGHAN: Chaque année, les dossiers regorgent de textes relatifs aux subventions au lieu d'impôts.

M. LLOYD: Pourquoi avoir un régime d'imposition ici et un autre ailleurs?

M. VAUGHAN: Cela tient à l'existence des statuts précités et à la coutume qui s'est consolidée avec les années. Cela remonte à 1925, alors que s'accréditèrent les subventions en guise d'impôts.

M. LLOYD: Le chemin de fer a-t-il à Toronto des biens pour lesquels il paye des impôts?

M. VAUGHAN: Nous parlons de deux endroits différents. Les statuts, comme vous le savez, diffèrent d'une province à l'autre.

M. LLOYD: Il y a plusieurs années, on nous a demandé, et vous le savez fort bien, monsieur Vaughan, si nous ne prendrions pas la preuve documentaire que nous avions recueillie pour la ficeler de ruban bleu et la déposer dans notre chambre forte à Halifax, et que le règlement de l'affaire ne se ferait pas attendre? Cela se passait avant que M. Gordon entre en scène, et l'affaire n'a cessé, depuis lors, d'être une source d'irritation.

M. GORDON: Vous devez reconnaître l'état de choses en vertu duquel une partie des voies du Gouvernement canadien nous ont été confiées, et que nous sommes responsables des résultats. Vous devez reconnaître qu'une partie des voies ferrées du Gouvernement canadien nous ont été confiées et que nous sommes responsables des résultats. S'il y a des concessions attachées à ces voies en raison de la façon dont elles ont été acquises, c'est notre devoir, en tant que mandataires, d'en tirer tous les avantages possibles. Nous n'avons pas le droit d'accorder des privilèges ou des droits à la propriété qui nous a été confiée en fidéicommis. C'est sans doute la conception que vous avez de votre rôle. Ces droits varient d'un océan à l'autre selon les circonstances.

M. LLOYD: C'est un argument d'ordre juridique que vous formulez. Supposons que vous continuez à élargir le champ de vos opérations afin de rendre lucratif le réseau de chemin de fer, ce qui est, je pense, la raison fondamentale pour laquelle vous vous livrez au camionnage, à l'hôtellerie, aux télécommunications, afin d'aider l'entreprise principale. Vous pourriez sans doute, du point de vue juridique, soutenir que ce sont là des émanations de la couronne et qu'à ce titre elles ne sont pas passibles d'impôts. Que feriez-vous avec les impôts municipaux?

M. GORDON: Non, quel que soit le domaine où un privilège nous est conféré par un statut, nous avons le devoir de nous y conformer.

M. LLOYD: Il y a des cas d'illogisme où le Gouvernement canadien, dans l'exécution de son programme politique, a décidé que seraient versées des subventions tenant lieu d'impôts égales à l'impôt intégral sur la propriété immobilière.

M. GRÉGOIRE: Nous avons sous les yeux un projet de loi sur les impôts versés par les sociétés de la couronne. Je pense que nous serons saisis de ce projet la semaine prochaine.

M. LLOYD: Cela ne diminue nullement la validité de l'argument que je formule.

M. GORDON: Si le Gouvernement désire modifier l'incidence juridique, nous nous conformerons à la nouvelle formule, mais tant qu'il n'y aura pas de changement, nous nous en tenons à notre position de mandataire.

M. LLOYD: Le devoir de veiller à l'uniformité des impôts d'un bout du pays à l'autre implique la liquidation de certaines tâches traditionnelles que l'on exécute lorsqu'on veut entrer dans le champ de la concurrence commerciale. L'une des conséquences serait de vous assujettir à divers impôts sur toute l'étendue du pays.

M. GORDON: Cet argument peut impressionner les membres de la Chambre des communes, pas moi.

M. VAUGHAN: Puis-je mentionner un autre point? Sous le régime des Statuts de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, tout bien, exploité par un chemin de fer, est exempt d'impôt, qu'il s'agisse d'un bien de la Couronne ou non. En outre, plusieurs réseaux de chemin de fer tels que le Dominion Atlantic, filiale du Canadien Pacifique, et le Halifax & Southwestern sont, de par leurs chartes respectives, exemptés à perpétuité de tout impôt sur leurs biens.

M. LLOYD: Un statut du Parlement, adopté il y a quelques années et encore en vigueur—un statut des provinces du Nouveau-Brunswick et de la

Nouvelle-Écosse—accordait aux villes de Saint-Jean et de Halifax le droit d'imposer une taxe sur le chiffre d'affaires. C'est là la cause qui a été réglée en dehors de la Cour. C'était là un moyen presque unique de surmonter cet obstacle traditionnel, et la cause figure encore dans les Statuts.

Le PRÉSIDENT: Tenez-vous à compléter votre réponse, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: J'ai fini.

M. GRÉGOIRE: Est-ce que notre laissez-passer du CN vaut également dans les hôtels?

M. GORDON: Non.

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous donner une carte de crédit.

M. FISHER: Est-ce que la jeunesse de Jasper cause encore des soucis?

M. GORDON: Pas plus que d'habitude.

Le PRÉSIDENT: M. Granger propose, appuyé par M. Southam, l'adoption de l'alinéa relatif aux hôtels.

La motion est adoptée.

Nous revenons maintenant aux télécommunications.

Télécommunications

L'année 1962 a de nouveau été pour les Télécommunications du CN une période de progrès marqués et de recettes sans précédent avec la mise en service de nouveaux réseaux de communications et l'extension des services existants, notamment des lignes privées et du réseau Télex, pour répondre à la demande. On a ajouté durant l'année plus de 29,000 milles de voies téléphoniques par canal porteur et plus de 49,000 milles de voies télégraphiques par canal porteur.

Huit centraux Télex ont été ouverts dans de nouvelles villes; 61 bureaux desservent maintenant 312 collectivités au Canada. Les 700 nouveaux clients ont porté le nombre total des abonnés à 4,600.

Le Canadien-National et le Canadien-Pacifique ont entrepris la construction d'un nouveau réseau de communications par micro-ondes entre Montréal et Vancouver. Ce circuit principal, qui reliera tous les grands centres du pays, aidera les deux chemins de fer à faire face à la concurrence dans le domaine des télécommunications. Il pourra dès le début comporter 600 voies de communications pour la transmission de télégrammes, de fac-similés, d'émissions radiophoniques, d'informations, etc. Il sera facile par la suite d'augmenter le nombre de voies disponibles. Le circuit fonctionnera le 1er janvier 1964.

La mise en service du réseau de micro-ondes qui relie Peace River (Alb.) et Hay River (T. du N.-O.) a eu lieu en avril. Entreprise conjointe des TCN et de l'*Alberta Government Telephones* le réseau sert de lien entre la partie ouest des Territoires du Nord-Ouest, y compris les établissements de défense militaire de l'Arctique, et les réseaux de communications du Canada et du reste du monde. Avec l'arrivée du réseau à Hay River, les services de téléphone et de télégraphe ont été prolongés par fil jusqu'à Yellowknife et Fort Smith et, par radio, jusqu'à Pine Point, Fort-Résolution et Inuvik. On a également prolongé le réseau Télex jusqu'à Fort St. John (C.-B.) et White Horse (Yukon), et le réseau radiophonique de Radio-Canada, jusqu'à Cassiar (C.-B.), Haines Junction (Yukon), Yellowknife, Hay River et Fort Smith (T. du N.-O.).

A Terre-Neuve, le service de téléphone pour abonnés ordinaires a été étendu à la Grande Péninsule du Nord. Des installations automatiques desservent maintenant St. Anthony, Come-by-Chance et Norris Arm; de plus, le bureau de Lewisporte a été agrandi. Depuis 1962, la radio à ondes courtes relie 25 petites agglomérations, dont certaines bénéficiaient déjà de communications par câbles sous-marins.

Les Télécommunications CN-CP inauguraient à Toronto, en avril, le service Deskfax, grâce auquel les clients expédient et reçoivent des télégrammes dans leur bureau même, à l'aide d'un seul appareil. Les dépêches que l'on reçoit sont des fac-similés.

L'établissement d'un réseau transcontinental de transmission instantanée de la cote de la Bourse de Toronto, par Télex, a commencé durant l'année et sera terminé en 1963.

Les TCN et la *Canadian Overseas Telecommunications Corporation* ont accepté d'acheminer les câblogrammes en provenance de l'une ou l'autre société. Les TCN obtiennent ainsi l'accès direct à tous les bureaux de la COTC dans le monde entier.

M. FISHER: Monsieur Gordon, il me semble que le service des Télécommunications du CN avait présenté en 1957 une sorte d'installation assez coûteuse qu'il fallait perforer et utiliser comme point de départ d'une installation avec fil. Je crois aussi savoir qu'il y a un nouveau projet à l'étude concernant certain «Collins Switcher», ou calculatrice Collins.

M. GORDON: J'avais un mémorandum que j'ai lu ce midi.

Le dispositif Collins que vous mentionnez est quelque chose de tout à fait nouveau, destiné notamment à répondre aux besoins des Lignes aériennes Trans-Canada et qui, pour nous, est une sorte d'accessoire. Ce centre d'aiguillage de Toronto est un objet tout à fait particulier utilisé par les lignes aériennes de l'Amérique du Nord. Il importe que les Lignes aériennes Trans-Canada s'adaptent à ce genre de système ou de réseau et ce, en raison de nos rapports d'échanges mutuels avec les États-Unis, et ainsi de suite. C'est pourquoi nous fournissons ce service aux Lignes aériennes Trans-Canada en utilisant ce centre électronique de commutation de messages Collins. Toutefois, il en résultera aussi pour nous un avantage subsidiaire du fait de ce centre d'aiguillage à Toronto. Nous pourrons ainsi faire des affaires d'un autre genre sur une base commerciale.

M. FISHER: Est-ce que cela remplace de quelque façon le nouvel appareillage que vous aviez introduit en 1957?

M. GORDON: Je ne saurais dire, car il y a là une question d'ordre technique qui me dépasse.

M. VAUGHAN: Est-ce que cette méthode va supplanter la formule montréalaise?

M. GORDON: Elle ne devrait pas supplanter la formule montréalaise.

M. FISHER: J'ai vu un bulletin publié par votre chemin de fer au sujet de la calculatrice Collins, selon lequel quelque 190 emplois seraient menacés de disparaître et, me semble-t-il, il s'agirait des emplois les plus cotés. Je me demande si les employés sont protégés contre une telle éventualité.

M. GORDON: J'avais l'impression que la lettre du 29 novembre, adressée à tous les employés, traitait le sujet à fond. Avez-vous lu la lettre?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Y a-t-il dans cette lettre quelque point que vous aimeriez voir élucidé?

M. FISHER: C'est le problème séculaire qui se pose: lorsqu'on introduit des changements dans un chemin de fer, il y a 190 emplois qui disparaissent. Après avoir lu la lettre, je ne pouvais vraiment pas voir en quoi les améliorations et les bénéfices accrus allaient influer favorablement sur le sort de ces hommes. Y a-t-il un seul point qui indique le moindre souci du mieux-être de ces employés?

M. GORDON: Bien entendu, c'est à la longue que les employés en éprouveront les bienfaits. Si nous parvenons à accroître nos opérations commerciales, nous verrons, après la période de transition, surgir de nouveaux emplois.

M. FISHER: Ne peut-on pas dire alors que les Chemins de fer Nationaux du Canada occupent de nouveau le premier plan? Je crois savoir que ni la *Western Union* ni le Pacifique-Canadien n'ont encore utilisé ce mode de computation.

M. GORDON: Je ne sais pas à quoi m'en tenir au sujet de *Western Union*. Quant au Pacifique-Canadien, il n'aurait guère d'occasions de s'en servir, car il ne dessert pas les Lignes aériennes Trans-Canada.

Ce centre de triage est précisément axé sur les besoins d'Air-Canada et c'est à cause de l'obligation où nous sommes d'assurer ce service à Air-Canada que nous avons une obligation complémentaire de rechercher les affaires commerciales et les messages de cette nature.

Nous sommes dans une période de transition et, ainsi que ce mémoire le souligne, les vacances qui seront créées, nous semble-t-il, au moment voulu, seront comblées par la force des choses; les autres, sur lesquelles nous n'aurons pas de prise, nous espérons pouvoir les remplir au moyen de mutation à d'autres emplois du domaine ferroviaire et, en fin de compte, seule sera atteinte la catégorie des tout jeunes employés.

M. FISHER: Comment protège-t-on les hommes qui sont sous le régime d'une convention ou dont le cas est régi par un statut?

M. GORDON: Voulez-vous dire en fait d'indemnité de séparation et de cas analogues?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Il n'y a rien dans les contrats à cet égard, à moins que nous ne menions à bien les pourparlers amorcés avec les syndicats qui n'appartiennent pas au personnel du mouvement au sujet d'une proposition en faveur de l'allocation de séparation qui résultât de l'accommodement de 1961 et dont j'ai parlé aujourd'hui, et si nous pouvons nous entendre à ce sujet sur une méthode, je pense qu'alors nous pourrions en envisager l'application dans d'autres secteurs.

M. FISHER: Il y a un autre aspect des télécommunications et des opérations combinées; pouvez-vous nous dire si vous entendez instaurer ces opérations combinées d'ici deux ou trois ans?

M. VAUGHAN: Vous parlez des bureaux de télégraphe?

M. FISHER: Il y a actuellement un mouvement dans ce sens à Port-Arthur; vous en avez eu un à Cornwall, et Fort-William a déjà effectué le jumelage.

Exprimons-nous en termes généraux: envisage-t-on la fusion intégrale des deux réseaux?

M. GORDON: On ne l'envisage pas, mais je n'en excluerais pas l'hypothèse. Le mouvement traditionnel de la télégraphie s'effrite rapidement. Nous ignorons aujourd'hui combien de temps subsistera le besoin de recourir au message télégraphique. C'est un produit suranné et dépassé. Nous tâchons de le vivifier, mais, encore une fois, c'est un commerce qui se meurt et les changements technologiques, si l'on peut dire, dans ce domaine, signifient qu'il n'est pas du tout improbable que le message télégraphique ou l'usage des télégraphes tels que nous les connaissons aujourd'hui seront chose du passé.

M. FISHER: Vous vous en rapportez ici à Télex surtout pour ce qui est d'abattre cet autre moyen.

M. GORDON: En partie, oui. Voyez-vous, des appareils ont été produits, tels Facsimilé et Télex, qui assurent la communication directe entre les clients opulents du télégraphe et le central télégraphique.

M. FISHER: Vous songez surtout à Télex, pour ce qui est de restreindre ces autres procédés?

M. GORDON: Partiellement, oui. Nous avons aujourd'hui un appareillage tel que Facsimilé et Télex qui assurent une communication directe entre les gros clients du télégraphe et le bureau central du télégraphe. Bien que les lignes de raccordement avec le client améliorent le service, le nombre des télégrammes qui passent par les mains d'agences satellites n'en accuse pas moins une forte diminution. De plus, eu égard à l'impact des nouveaux modes de communication commerciale, l'industrie a vu diminuer le nombre des télégrammes expédiés.

Voilà pourquoi nous nous sommes embarqués dans un programme comme celui qui nous occupe: afin de nous assurer s'il ne resterait pas un dernier nœud de résistance sur lequel nous pourrions compter pour sauver du naufrage le domaine des messages télégraphiques.

M. FISHER: Ne serait-il pas possible de faire pour les messages ce que vous avez fait dans le cas des prix de chemin de fer Rouge, Blanc et Bleu?

M. GORDON: Nous avons tenté d'appliquer la formule. Nous avons fait un essai dans ce sens, mais sans y donner de publicité. Nous allons certainement accorder nos barèmes à toute formule susceptible de donner des bénéfices.

M. FISHER: Vous dites que vous n'envisagez pas de fusion, mais que vous n'iriez pas jusqu'à en exclure la possibilité? Pourquoi ne l'excluez-vous pas?

M. GORDON: Nous ne l'excluons pas parce que nous n'avons pas encore déterminé le niveau irréductible des messages. J'imagine que l'élément *temps* va devenir tel que le message télégraphié que nous connaissons sera considéré comme désuet.

M. FISHER: De plus, votre rapport indique que l'année 1962 a de nouveau été pour les Télécommunications du National-Canadien une période de progrès marqués et de recettes sans précédent, de sorte qu'il y a quelque consolation dans ce domaine général. Cela étant, pourquoi la fusion ne serait-elle pas exclue? Comme vous le savez probablement, le sort de la plupart des employés de bureaux de télégraphe du Canada me préoccupe; ils vivent dans l'incertitude à cause de la tendance à centraliser l'exploitation, d'autre part, on constate à certains indices que vous faites des progrès dans des villes comme Hamilton, Regina, Brockville et Saskatoon.

M. GORDON: Bien, je ne crois pas que vous voyiez une fusion complète tant que le Pacifique-Canadien restera un chemin de fer, car il aura des exigences particulières en ce qui concerne le chemin de fer. De plus, il a certaines zones qu'il estime bien à lui et qu'il ne voudrait pas voir tomber en d'autres mains.

La principale question qui nous intéresse aujourd'hui est la construction d'un poste micro-onde à exploiter en commun d'un littoral à l'autre du Canada. Il y a une ligne terrestre continue à suivre jusqu'à Vancouver et de là vers les États-Unis et, par câble, jusqu'en Australie. Je suis sûr que vous connaissez ce tracé. Cela représente un investissement de 40 millions de dollars, dont la moitié est entre les mains du Pacifique-Canadien. Celui-ci a pris la moitié orientale et nous avons la moitié occidentale de l'entreprise projetée.

M. FISHER: En ce qui concerne les compagnies de télégraphe, est-ce que vous envisagez dès maintenant l'abandon par le Pacifique-Canadien des provinces Maritimes en votre faveur et l'abandon par vous de l'Ouest canadien en faveur du domaine télégraphique du CP?

M. GORDON: Pas précisément sur cette base, non.

M. FISHER: Quelle est la situation d'un employé qui travaille dans un bureau à direction jumelée, lorsqu'il s'agit de prendre des ordres, par exemple? Il se peut qu'un employé du CN prenne ses ordres d'un employé du CP et qu'un employé du CP soit comptable envers deux chemins de fer, lorsqu'il s'agit de rapports d'ordre administratif. Quel est le statut (ou la situation) de cet homme, employé par contrat, devant pareil état de chose?

M. GORDON: C'est là une partie de la convention conclue au moment de toute transaction. Tout cela se comprend très bien. La filière de l'autorité est nettement établie. Un employé sait fort bien qui est son patron et à qui il rend compte de ses actes.

M. FISHER: Si l'on continue d'élargir le cadre de telles opérations en commun, n'est-ce pas là un mouvement logique vers une sorte de fusionnement ou de partage d'attributions?

M. GORDON: Je n'aime pas scruter l'avenir trop longtemps à l'avance, mais je ne vois pas cela dans l'avenir aussi loin que mon regard peut porter.

M. FISHER: Ne pouvez-vous pas m'indiquer sommairement les opérations en commun que vous projetez pour un avenir prochain?

M. GORDON: Il n'y a pas, à cet égard, de plan particulier qui puisse mériter le nom de projet, non.

M. FISHER: Pourquoi, alors, avez-vous pris les devants à Fort William et pourquoi prenez-vous encore les devants à Port Arthur? S'agirait-il de sondages?

M. GORDON: Non, il s'agit de ce qu'on pourrait appeler des affaires qui vont de soi. Il faut remonter à quelques années en arrière, mais je crois me rappeler qu'il s'agissait du loyer d'un de nos bureaux qui était expiré. Nous nous sommes d'abord demandé s'il était sage de garder l'espace dont nous disposions là-bas, puis nous avons fini par conclure que c'était le moment d'en arriver à un accord.

M. VAUGHAN: Vous vous rappelez sans doute, monsieur Fisher, que je vous ai écrit au sujet de la situation de Port Arthur, vous signalant la tendance à la baisse qui s'y dessinait; si les deux sociétés avaient continué chacune de son côté, il s'en serait suivi de toute façon une diminution de personnel. Je pense qu'il y avait deux ou trois employés du TCN en cause et ils firent valoir leurs droits d'ancienneté, de sorte qu'il n'y eut pas beaucoup de congés forcés.

M. FISHER: J'aimerais savoir et je serais reconnaissant à celui qui me dirait jusqu'où vous comptez aller dans cette voie et à quelle allure, mais je crois comprendre que vous ne pouvez rien me dire.

M. GORDON: Je vais causer un peu avec nos gens des télécommunications afin de me mettre à la page et, s'il y a quelques détails que je puisse vous communiquer sur le sujet, je serai très heureux de le faire.

M. FISHER: Quant à l'équité et à la justice envers vos employés, pourquoi la loi sur le CN-CP et ses dispositions ou ses sauvegardes destinées à protéger les employés n'entrent-elles pas en jeu lorsqu'il s'agit d'opérations conjuguées?

M. GORDON: Voilà une question épineuse.

M. FISHER: Vous savez sans doute que c'est à cause de tels facteurs que l'on fait d'autres efforts pour obtenir un peu de protection.

M. GORDON: Oui, je suppose que c'est juste. Ce que nous tâchons de faire dans ce domaine en général, c'est de résoudre le problème de l'emploi le mieux que nous pouvons d'autres façons. Je trouve que nos actes dans ce domaine n'ont pas été trop répréhensibles.

M. FISHER: Je ne dis pas que vos actes ont été par trop répréhensibles, mais il est tout simplement évident, après une étude superficielle du texte, que la loi sur le CN-CP semble protéger quelque peu les employés dans des circonstances comme celles-ci, mais étant donné l'attitude des chemins de fer en face de la réalité et par suite de diverses interprétations juridiques, les dispositions de cette loi n'ont pas le moindre sens.

M. GORDON: Je ne suis pas très ferré pour discuter cela avec vous parce que vous avez dernièrement étudié la question dans un autre comité et je ne me suis pas renseigné là-dessus. Je préfère attendre l'issue de ces discussions avant de me prononcer de quelque façon que ce soit.

M. FISHER: Nous n'avons, dans ce comité, abordé d'aucune façon les sujets relatifs aux télégraphes. Chaque année, en parcourant votre rapport annuel, nous ne pouvions nous empêcher de sourire en lisant vos observations sur la loi relative au CN-CP. Je ne puis me rappeler rien de vraiment sérieux dans cet alinéa. Je reconnais qu'il y a plusieurs aspects à analyser dans ce domaine, mais le domaine des télécommunications est l'un de ceux où vous vous êtes promené en vitesse avec beaucoup de visées planificatrices et de frais d'immobilisations.

M. GORDON: En effet, et cela était dû en partie, évidemment, à la rapidité extraordinaire avec laquelle la technologie propre à ce domaine a évolué, ainsi qu'aux charges additionnelles qu'il a fallu accepter lorsqu'on a voulu s'unir pour diminuer la duplication des frais d'immobilisations.

M. FISHER: Quant à cette expansion particulière, je suis certain que l'on trouve chez les employés plus de compétence technique qu'auparavant. Avez-vous un programme général d'orientation dans ce domaine par les télégraphes du CN afin de faire quelque chose pour apaiser certaines craintes des exploitants?

M. GORDON: Je ne crois pas qu'il me soit loisible de faire une déclaration de principe, mais très simplement, c'est là l'attitude que nous adoptons en face à des circonstances changeantes, évoluant nous-mêmes aussi rapidement que possible afin de conserver notre trafic.

M. BALCER: Quand nous aurons mis au point notre second dispositif micro-ondes, y aura-t-il accroissement de l'embauche?

M. GORDON: Cela se produira à mesure que nous accroîtrons notre part du trafic ou à mesure que nous le diversifierons.

M. FISHER: C'est fort possible, monsieur Gordon, mais les employés sont loin d'être aussi bien renseignés sur les nouvelles occasions ou sur le genre d'occasions avantageuses et de ressources ou de moyens de perfectionnement, qu'ils devraient l'être; ou sur la question de savoir s'ils devront déménager, où ils iront et ainsi de suite.

M. GORDON: Vous dites que tel est le sentiment des employés?

M. FISHER: C'est là mon impression.

M. GORDON: J'aurais pensé que les employés de ce ministère étaient probablement mieux renseignés que la plupart. Je serai vraiment très heureux d'étudier la question plus à fond parce que cela fait partie de notre politique, ainsi qu'en fait foi cette lettre du 29 novembre, qui est une déclaration complète au sujet de l'opération en question.

M. FISHER: Je tiens à vous dire que j'ai reçu une lettre d'un employé qui dit, au sujet de la lettre dont vous avez parlé: «Où cela nous conduira-t-il?»

M. GORDON: Je me demande comment il se fait que nous n'avons entendu parler d'aucune réaction générale à la lettre, d'après mes rapports? Si les hommes s'inquiètent, je leur dis qu'ils devraient nous le faire savoir. La lettre leur a été adressée afin de les mettre au courant de la situation. Nous ne saurions comprendre les inquiétudes de chaque homme ni ce qui l'inquiète à moins qu'ils nous donnent signe de vie. Or, nous avons un service de conseillers qui invitent nos employés à venir nous voir pour parler de leurs ennuis.

M. FISHER: L'autre soir, à une réunion du Congrès canadien du travail, j'ai rencontré deux représentants du syndicat ou de l'union qui ont à voir à cette œuvre; la situation les inquiétait.

M. GORDON: Voudriez-vous avoir l'obligeance de les renseigner, ou de causer avec eux et de leur conseiller de nous faire part de leurs inquiétudes? Nous ne serons que trop heureux de savoir à quoi nous en tenir.

M. FISHER: Je puis prendre contact avec lui très promptement.

M. GORDON: Nous aimerions avoir de leurs nouvelles. Cette lettre a été envoyée afin de déterminer une réaction de la part des employés. Nous leur

indiquions ce que nous faisons. Nous avons essayé de leur dire d'une façon générale ce à quoi ils pouvaient s'attendre. Je le répète, nous n'avons pas de moyen sûr de deviner l'inquiétude particulière d'un employé. S'inquiète-t-il à la pensée qu'il va être déplacé?

M. FISHER: C'est là un élément de son inquiétude.

M. GORDON: S'inquiète-t-il à la pensée d'avoir à apprendre un nouveau métier?

M. FISHER: C'est là une partie de son inquiétude.

M. GORDON: Est-il inquiet parce qu'il craint de perdre son emploi, ou parce que, ayant un long état de service, il est sur le point d'être placé à un rang inférieur? Ce sont là autant de choses que nous aimerions connaître, mais il n'y a qu'une personne qui puisse nous renseigner et c'est le garçon qui s'inquiète.

M. FISHER: L'un de ces sujets d'inquiétude, c'est l'écart formidable entre ce que coûte aujourd'hui la vente ou le déplacement d'une maison et les services que le National-Canadien fournit.

M. GORDON: Vous aboutissez à la place du marché pour cela. Si l'on considérait comme partie de nos obligations mondaines en ce pays le soin de veiller à ce genre de détails, si tel est le genre de collectivité dans laquelle nous vivons actuellement, je dirais certainement: «fort bien», mais ma propre objection tient au choix des chemins de fer et des télécommunications—si c'est de cela qu'il s'agit—comme facteurs particuliers en l'espèce.

M. FISHER: Que dire de l'insignifiante petite chose qui vous a fait bouger? Pourquoi ne pourriez-vous pas traiter vos vieux employés à peu près de la même façon que vous traitez vos employés directoriaux?

M. GORDON: Encore une fois, je pense que j'ai besoin d'exemples précis pour pouvoir discuter le cas.

M. VAUGHAN: Il a été débattu l'autre jour au comité permanent. Je n'ai pas lu tous les témoignages, mais je pense que M. Wilson a parlé assez longtemps sur le sujet.

M. GORDON: C'est ce que je déplore; je n'ai pas lu les témoignages et je sais que M. Wilson a eu beaucoup de choses à dire à ce sujet. Il vous a cité des exemples de ce que nous avons fait pour les employés. Les choses que nous avons faites relèvent de ce genre d'opération et c'est quelque chose que je dois savoir.

M. FISHER: Il y a en dernier lieu deux choses en matière de télécommunications sur lesquelles je tiens à me renseigner. L'une d'elles est bien ténue. Avez-vous jamais entendu parler d'un service privé qui fonctionne dans le nord de la Colombie-Britannique, et particulièrement à proximité de Prince Rupert, sous le nom de *Speedwell Message Service*, et de l'utilisation qu'il fait des services du CN ainsi que de la concurrence qu'il fait?

M. GORDON: Le *Speedwell Message Service*? Je ne pense rien connaître de leurs affaires. C'est un service qui utilise nos services, n'est-ce pas?

M. FISHER: Oui, et parfois, dans le lot d'offres qu'il présente, il offre ses choses à meilleur marché que vous, mais j'ignore si vos tarifs de télécommunications à eux sont les tarifs ordinaires, ou s'ils bénéficient d'un taux spécial.

M. GORDON: S'agit-il d'une ligne de radio ou de communication?

M. FISHER: Je pense qu'ils ont cette installation, mais ils ont aussi les vôtres.

M. GORDON: Je n'en sais rien. Voudriez-vous m'adresser une note à ce sujet et je serai heureux de vous passer le renseignement?

M. FISHER: Quant à mon dernier point, je me demande s'il faut le soulever ici ou sous la rubrique «personnel». Estimez-vous que les opérateurs relèvent des télécommunications?

M. GORDON: Il me faudrait voir les feuilles de salaires.

M. J. W. DEMCOE (*vice-président, Transport et Entretien (C.N.)*): Les opérateurs que nous employons pour les trains apparaissent sous une autre rubrique.

M. FISHER: Nous n'avons pas encore réglé le cas du personnel. Passons outre pour l'instant.

M. ROCK: Monsieur Gordon, êtes-vous le propriétaire du réseau dont nous parlons, ou est-ce le CN qui en est le propriétaire de plein droit?

M. GORDON: Cela dépend: Est-ce une exploitation en commun ou non?

M. ROCK: Achetez-vous les machines Télex de la maison qui les fabrique?

M. GORDON: Oui.

M. ROCK: Reste-t-il beaucoup de vieux poteaux sur vos lignes télégraphiques? Je me rappelle l'année où une tempête de neige fondante dans la région de Montréal avait chargé les fils et les poteaux d'un tel poids de verglas que les réseaux de la Cie de téléphone Bell, l'Hydro-Québec, le CN et le CP durent remplacer toutes leurs installations. La Cie Bell décida d'enfouir ses lignes, tandis que les deux chemins de fer s'en remirent à l'aménagement traditionnel des lignes. Je me demande encore pourquoi. Pourquoi n'adopteraient-ils pas le câble souterrain, tout en nous délivrant de ces horreurs squelettiques que sont les vieux poteaux dans les municipalités?

M. GORDON: En ce qui concerne le chemin de fer, c'est uniquement affaire d'économie. Quand vous parlez de ces horreurs avec lesquelles on a remplacé les lignes avariées, ce n'est certainement pas le cas. Nous les avons par un genre de câble modernisé. Vous songez plutôt à l'apparence.

M. ROCK: Assurément. Je ne parle pas des zones excentriques, mais la plupart des municipalités ont tâché d'aménager des câbles et des fils électriques sous terre afin d'embellir la ville ou le village. Alors que les municipalités s'efforcent d'enfouir fils et câbles, le CN adopte une autre méthode. Je me demande si vous entendez en venir un jour à la nouvelle formule.

M. GORDON: C'est une question de temps, car les poteaux disparaîtront certainement un jour. Quand on est en face d'une réalité telle qu'une tempête de neige fondante, le problème est assez épineux. Sans être un technicien, je sais que télégraphe et téléphone sont des choses compliquées. Il y a d'abord l'élément vitesse. Il nous faut procéder en vitesse pour rétablir les communications. En second lieu, ce serait avoir un piètre sens des affaires que d'enfouir un tronçon du réseau pour le ramener plus tard à la surface. Nous attendons le moment où nous aurons achevé un tronçon pour enlever les poteaux.

M. LLOYD: Monsieur Gordon, je parle maintenant des télécommunications et c'est à propos du mouvement des expéditions de marchandises et des opérations dans les gares de triage à butte. Quels sont vos concurrents, quels sont vos principaux concurrents et combien sont-ils?

M. GORDON: Cela dépend du service. Nos principaux concurrents dans le domaine des communications sont l'Association des téléphones Trans-Canada, dont le membre le plus important est la Compagnie de téléphone Bell.

M. VAUGHAN: C'est une association de diverses compagnies de téléphone.

M. GORDON: Dont la principale est la Compagnie de téléphone Bell.

M. LLOYD: Il n'est pas fait rapport du résultat net de cette branche de vos opérations, n'est-ce pas? Je ne le trouve pas.

M. GORDON: Non, c'est un état consolidé, comme vous pouvez voir.

M. LLOYD: Mais avez-vous cette donnée pour la gouverne de votre administration?

M. GORDON: Ah! oui.

M. LLOYD: Sans insister outre mesure, je veux simplement savoir si cet élément d'information est à la disposition de votre direction interne.

M. GORDON: Oui, la section des communications est nettement un élément distinct de notre service de comptabilité.

M. BALCER: Je désire vous poser une question. Je ne sais pas si vous avez les données voulues sur le sujet. Je crois savoir que dans les municipalités rurales de la province de Québec, vous avez des impôts municipaux sur les poteaux de télégraphe, et cependant la Compagnie de téléphone Bell est exemptée par le droit municipal.

M. GORDON: Encore ici, je ne suis pas au courant de la chose. J'aimerais prendre note de ce détail. Je sais qu'il y a une différence entre la Cie Bell et notre compagnie, mais j'en ignore la raison.

M. BALCER: Voilà ce que j'avais à la pensée. Il est de fait que, dans certaines localités, les câbles doivent reposer sur des poteaux et qu'il y a une taxe sur les poteaux; or, lorsque la Cie de téléphone Bell utilise ses propres poteaux, elle ne verse pas cette taxe. Je me demande pourquoi vous ne bénéficiez pas de la même exemption.

M. GORDON: Voici un exemple de la façon dont un ministre peut aider l'Administration.

M. LLOYD: Le ministre sait fort bien les nombreux efforts que nous avons faits. Je vais essayer avec un autre ministre, une autre fois, dans un autre endroit. Plus vous pourrez me fournir de renseignements d'ici la prochaine session, au sein d'un comité comme celui-ci sur l'incidence des impôts municipaux auxquels vous êtes assujétis d'un bout à l'autre du Canada sous toutes les formes, plus vous me ferez plaisir.

M. GORDON: Je prends note de la chose et je vais étudier la situation de plus près.

M. FISHER: Avez-vous déjà passé des contrats avec les réseaux de télévision en vue d'utiliser leurs aménagements?

M. GORDON: Je me le demande. Nous avons des entretiens d'ordre commercial à ce sujet et je me demande si mes renseignements sont au point.

M. FISHER: Il y a deux points qui m'intéressent, monsieur Gordon; le premier, c'est qu'un de vos concurrents dans ce domaine prétend que cette ligne était superflue. D'où la question: A quel genre de concurrence allez-vous vous livrer pour obtenir des commandes?

En second lieu, j'amerais savoir s'il y a des plans qui permettent à ces organismes d'aménager des canalisations de télévision afin d'utiliser vos aménagements?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: J'imagine que le second point est un secret d'ordre commercial, mais je pense que vous pouvez m'éclairer sur le premier point.

M. GORDON: Nous avons disposé des allégations de nos concurrents, qui avaient épilogué sur certain double emploi, en citant un passage de leur mémoire, où ils soutenaient que leur capacité serait épuisée en peu de temps.

M. BALCER: Est-ce qu'il se fait actuellement quelques travaux au sujet d'un troisième dispositif micro-onde?

M. GORDON: De notre côté?

M. BALCER: Oui.

M. GORDON: Non.

M. FISHER: Est-ce que le consommateur, c'est-à-dire le réseau de télévision, devra négocier avec vous afin d'obtenir un meilleur taux que celui que leur accorde l'autre réseau? Ou la décision relève-t-elle de la Commission des transports?

M. GORDON: J'en doute. En réalité, nous faisons beaucoup plus de gros que de détail. Nous soumissionnons les besoins de Radio-Canada en matière de télévision et nous fixons un prix. De plus, la Compagnie de téléphone Bell fixe un prix pour l'ensemble de la transmission. Mais il s'agit ici d'un domaine du gros plus que du détail.

M. FISHER: Ma prochaine question exige des détails et j'ignore si vous pourrez y répondre. Les plans que vous avez en main prévoient-ils une limite aux genres de contrats que vous adjugerez pour des émissions de télévision qui interdiront ou empêcheront les fuites d'une source de micro-ondes, grâce auxquelles un téléviseur peut grapiller des éléments d'émission de votre réseau?

M. GORDON: J'ai l'impression qu'il n'y a pas de limite, mais je ne voudrais pas trop m'avancer sans contrôler mes sources.

M. BALCER: Il n'existe pas à l'heure actuelle de réglementation de la télévision indépendante en circuit fermé. Je ne pense pas qu'il y ait là matière à contestation.

M. FISHER: J'estime que c'est là un sujet contentieux, et ce, parce qu'il évoque la perspective d'un réseau à circuit fermé au pays.

M. BALCER: Je sais qu'à l'époque où j'étais ministre des Transports, le Bureau des gouverneurs de la Radiodiffusion ne voulait pas en entendre parler. Personne ne voulait s'en occuper. La question avait été soumise au cabinet lorsque, malheureusement, intervint l'appel au peuple.

M. FISHER: Oui, M. Pickersgill veut maintenant faire quelque chose à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article relatif aux télécommunications?

M. PUGH: Je propose que nous l'adoptions.

M. LLOYD: J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions au président des chemins de fer Nationaux du Canada au sujet de plaintes qui sont peut-être venues à son oreille.

Je viens de l'entendre dire que, s'il avait été au courant des réactions de ses employés, il aurait aidé, si possible.

Nous avons un problème difficile dans la province de Québec; j'ignore si le problème est particulier à la province de Québec, mais nombreux sont ceux qui se plaignent de leurs syndicats.

Avec votre permission, monsieur le président, je vais lire deux lignes extraites d'une ou deux lettres, après quoi vous pourrez comprendre ce que je veux dire.

Je vais lire en français quelques extraits de cette lettre. Ils se plaignent des syndicats internationaux. Voici une partie du texte.

(*Interprétation*): Les chemins de fer sont sous la dictature de ces relations ouvrières venant de l'étranger; il est temps d'agir, autrement les cheminots seront bientôt contraints de s'adresser à l'Assurance-chômage. Nos chefs ouvriers essaient de nous soutirer de l'argent.

Monsieur le président, je pourrais en lire plusieurs autres.

M. FISHER: De qui est cette lettre?

M. GRÉGOIRE: Si vous voulez la voir, je vais vous montrer de qui elle vient.

M. FISHER: Si vous citez un passage d'une lettre, vous devez l'identifier.

M. GRÉGOIRE: J'ai reçu en même temps cette autre lettre. Je vais en donner lecture, après quoi vous comprendrez ce que je veux dire.

Voici la lettre que j'ai reçue d'un autre homme.

Le PRÉSIDENT: Allez-vous identifier la lettre?

M. GRÉGOIRE: La Fraternité; c'est une association américaine qui a son siège à Cleveland (Ohio).

Je lis:

(*Interprétation*): Nous trouvons dans la constitution les clauses suivantes: (1) tout membre qui envoie des circulaires à un local ou à tout membre de sa fraternité, ou qui crée des difficultés sera expulsé; (2) tout membre qui envoie une lettre circulaire aux directeurs de la société ferroviaire pour exposer ses griefs, qu'ils soient réels ou fictifs, sera expulsé; (un député peut être critiqué, mais nous ne devons pas critiquer nos dirigeants); (3) si un membre discute en public des affaires de son local syndical, il sera expulsé. Voici un exemple: la dernière convention appelée à élire un président a coûté 3 millions de dollars. Je pourrais être expulsé en vous disant ces choses.

M. FISHER: Le président de quoi?

M. GRÉGOIRE: Du syndicat national.

M. FISHER: De quel syndicat s'agit-il?

M. GRÉGOIRE: La Fraternité des voituriers ferroviaires d'Amérique.

Vous m'avez demandé de donner tous les noms; je puis vous montrer des lettres provenant de plusieurs circonscriptions. Si vous m'y contraignez, je vous en apporterai de Lapointe, Roberval, Québec-est et Québec-ouest, de toutes les circonscriptions de ma région.

En voici une autre qui se lit ainsi:

(*Interprétation*): Cher monsieur, je vous demande de vous faire mon interprète pour exposer mes griefs en tant que cheminot; comment expliquer qu'un homme doive se mettre à genoux devant les chefs ouvriers américains. J'espère que le Crédit social aidera notre cause.

M. FISHER: Il dit simplement: «à genoux devant les chefs ouvriers américains»; son seul grief, c'est qu'il doit se mettre à genoux devant un chef ouvrier des États-Unis. Vous feriez mieux d'apporter des documents à l'appui.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Vous voyez, on nous a donné lecture de deux lettres et je crois comprendre que d'autres lettres renferment des renseignements analogues. Si vous voulez poser une question à M. Gordon, voudriez-vous, s'il vous plaît, procéder et il pourra peut-être s'en rapporter aux relations du personnel et des ouvriers. Je ne veux pas que vous entamiez une discussion avec M. Fisher sur le sujet.

M. GRÉGOIRE: C'est lui qui me pose des questions. Je vais continuer à exposer le cas, après quoi je pourrai répondre aux questions.

M. FISHER: Vous n'avez pas encore identifié la lettre.

M. GRÉGOIRE: Si vous voulez voir n'importe lesquelles de ces lettres, je vais vous les montrer. Je pense que j'ai assez de preuves. Mais je pense qu'il vaudrait mieux ne pas consigner les noms au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire, je ne veux pas appliquer le règlement de façon trop rigoureuse, mais vous savez fort bien qu'en comité aussi bien qu'à la Chambre des communes, si vous voulez citer une lettre au texte, vous devez identifier la lettre et son auteur et consentir à la déposer. Or, si je comprends bien, vous avez présenté vous-même le type de lettre qui fait l'objet de votre plainte. Vous avez dit aussi que vous aviez un certain nombre de ces lettres. Maintenant, avez-vous une question à poser à M. Gordon?

M. GRÉGOIRE: Oui, je vais lui faire part des plaintes.

Le PRÉSIDENT: Ne pouvez-vous pas en donner un compte rendu verbal sans en donner lecture?

M. GRÉGOIRE: Fort bien; vous êtes disposé à reconnaître maintenant qu'en fait, il y a des lettres qui existent?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que vous avez dit.

M. GRÉGOIRE: J'ai les noms ici.

M. FISHER: Versez-les au compte rendu.

M. GRÉGOIRE: J'ai les raisons des plaintes.

M. FISHER: Donnez les noms.

M. PUGH: Je pense que M. Grégoire donnerait volontiers suite à votre idée s'il demandait à M. Gordon, par exemple, ce que le National-Canadien pense des syndicats ouvriers.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je me propose de poser une question au sujet du chemin de fer, mais j'aimerais tout d'abord faire observer que M. Fisher m'a demandé de consigner les noms au compte rendu. Toutefois, il a signalé des plaintes sans même avoir une lettre. Il n'a pas apporté le moindre élément de preuve pour appuyer ses plaintes. S'il avait raison d'agir de la sorte, je ne vois pas pourquoi il m'empêcherait d'agir à ma façon.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. FISHER: Je n'ai pas dit cela.

M. GRÉGOIRE: Si vous pouvez faire cela, je pense que je puis en faire autant.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! Vous vous rendrez compte que je ne vous ai pas interrompu du tout.

M. GRÉGOIRE: Vous n'avez pas interrompu M. Fisher.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! Laissez-moi terminer. Tout ce que j'ai dit, c'est que vous pouviez faire valoir votre cause de la même façon en disant que vous aviez reçu plusieurs lettres, déclaré certaines choses, puis poursuivre vos observations. Comme l'a dit M. Fisher, il avait des plaintes qui donnaient des détails sans mentionner de noms. Je n'estime pas nécessaire la lecture des lettres. Vous pourriez peut-être fonder vos questions sur les plaintes que vous avez reçues et indiquer le nombre de lettres que vous avez reçues. Vous n'avez pas à lire les lettres.

M. GRÉGOIRE: Très bien, monsieur le président, je vais exposer les faits de la manière suggérée.

La plupart des employés de la Fraternité des cheminots d'Amérique se plaignent de ne pouvoir constituer leur propre syndicat parce qu'il existe entre la direction du CN et la fraternité une entente qui empêche ces travailleurs de former leurs propres syndicats. J'aimerais savoir, monsieur Gordon, si vous avez reçu des plaintes de certains de ces employés et, dans le cas d'une réponse affirmative de votre part, s'ils ont demandé de l'aide pour constituer leur propre syndicat indépendamment de la Fraternité des cheminots d'Amérique

M. GORDON: Oui, ces plaintes sont parvenues à nos oreilles, mais nous devons observer une attitude d'absolue impartialité. Les hommes ont le droit de choisir le syndicat qui leur agrée et toute intervention de l'administration est illégale. Tout groupe d'hommes qui désirent devenir membres d'un syndicat peut le faire en observant les formalités prescrites qui consistent, nous dit-on, à signer une carte de membre et à verser la cotisation prescrite. Un représentant du syndicat s'adresse alors au Conseil des relations ouvrières du Canada afin de se faire confirmer comme le syndicat que les hommes désirent avoir pour les représenter. A ce propos, il est absolument interdit à l'administration d'exprimer

la moindre opinion au sujet du syndicat jusqu'à ce qu'il y ait certification. Cette disposition se trouve à l'article 7 (1) de la loi d'enquête sur les relations et différends industriels.

M. GRÉGOIRE: Oui, je suis au courant du fait.

M. GORDON: Vous êtes au courant de cette disposition?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. GORDON: Nous ne pouvons exprimer aucune opinion aux hommes. Nous ne pouvons pas leur dire: nous pensons que c'est un bon syndicat ou un mauvais syndicat, ou qu'ils feraient bien d'entrer dans ce syndicat. Nous ne pouvons rien dire de tel; cela nous est interdit.

M. GRÉGOIRE: Prenons, par exemple, le cas d'un employé qui est maintenant membre de la Fraternité des cheminots d'Amérique?

M. GORDON: Fort bien.

M. GRÉGOIRE: Disons que 200 employés, ou même mille employés, désirent former leur propre syndicat.

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Le résultat de cette intention, c'est que la Fraternité des cheminots d'Amérique cherche à les expulser du syndicat de façon qu'ils soient sans emploi.

M. GORDON: Ils ne seront pas sans emploi.

M. GRÉGOIRE: Ils peuvent être privés de leur emploi s'ils sont expulsés du syndicat sous un régime de sociétariat obligatoire.

M. GORDON: Vous voulez parler des conséquences du prélèvement préalable des cotisations syndicales sur les salaires.

M. GRÉGOIRE: Oui, le sociétariat est obligatoire dans ce syndicat. Si un homme veut du travail, il doit faire partie du syndicat.

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Si le syndicat expulse un homme en raison du sociétariat obligatoire, celui-ci n'est plus membre et il est sans travail.

M. GORDON: C'est purement et entièrement matière à régler entre le syndicat et les membres. Si les hommes dont vous avez parlé sont assez nombreux pour se réunir et former un syndicat indépendant, ils peuvent se faire accréditer comme négociateurs auprès de l'administration en s'adressant à la Commission canadienne des relations ouvrières et en faisant valoir leur cause auprès de la Commission. S'ils gagnent leur cause devant la Commission et s'ils sont déclarés compétents pour négocier, nous les reconnaissons et ils sont dès lors liés par l'accord sur les salaires qui sera négocié par le nouveau syndicat.

M. GRÉGOIRE: Voilà qui est tout à fait dans l'ordre, mais au cours des formalités afférentes à la certification, ou même dans l'accomplissement des formalités requises pour mettre sur pied ce syndicat indépendant, les responsables de l'opération peuvent être expulsés du syndicat officiel et, dès lors, se trouver sans emploi.

M. GORDON: Cela dépend des conditions définies dans l'accord sur les salaires que le négociateur autorisé a conclu avec l'administration. Nous sommes liés par cet accord.

M. GRÉGOIRE: Vous êtes liés par cet accord et c'est précisément ce que je veux dire. Parce que vous êtes liés par l'agent du contrat collectif et par l'accord avec le syndicat, si ledit syndicat met un homme à pied à cause de son activité syndicale à propos d'un syndicat indépendant, cet homme sera désormais sans emploi.

M. GORDON: Si les circonstances sont telles que vous nous les représentez, la conclusion s'impose: Nous sommes liés par l'accord.

M. GRÉGOIRE: C'est précisément ce dont on se plaint. Il y a, dans la province de Québec, des milliers de personnes dans ce cas.

M. FISHER: Établissons le nombre que M. Grégoire estime être de l'ordre d'un mille.

M. GRÉGOIRE: Je puis dire que je ne songe pas uniquement aux membres du syndicat en question, mais aussi aux membres de la Fraternité des cheminots. J'ai aussi reçu des lettres de quelques-uns de ceux qui font partie de ce syndicat. Je pense que quatre ou cinq syndicats sont en cause, à en juger par les lettres que j'ai reçues de ces particuliers de la province de Québec.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais que le compte rendu indique à quel point M. Grégoire se méprend.

M. PUGH: Monsieur le président, nous pourrions peut-être permettre à M. Grégoire de continuer.

M. GRÉGOIRE: Si j'ai fait une erreur, j'ai fait une erreur et vous pourrez répondre plus tard.

M. GORDON: Je ne sais pas si vous parlez du même syndicat ou non, mais nous avons un accord avec la Fraternité des cheminots d'Amérique. Est-ce là le nom du syndicat dont vous avez parlé? Je crois savoir qu'il y a un autre syndicat qui s'est formé dans l'Ouest canadien avec lequel nous n'avons aucun accord.

M. GRÉGOIRE: Je parle de la Fraternité des cheminots d'Amérique.

M. GORDON: Nous avons actuellement 7,404 employés visés par notre présent accord avec ce syndicat.

M. GRÉGOIRE: Il m'arrive de recevoir des lettres des présidents de loge plutôt que des individus, et ces lettres sont écrites au nom de tous les membres de ce groupe.

M. GORDON: Ces lettres indiquent-elles le désir de ces particuliers de quitter le syndicat?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. GORDON: Ils veulent quitter la Fraternité des cheminots d'Amérique?

M. GRÉGOIRE: Oui, et ces lettres sont signées par les présidents de section, avec le numéro de la loge, et indiquent leur intention de former leur propre syndicat.

M. GORDON: Il n'y a pour eux qu'une seule façon de s'y prendre pour y arriver et l'Administration n'y peut rien. Nous n'oserions pas prendre parti dans un sens ou dans l'autre à cet égard. S'ils peuvent rallier assez de personnes pour se faire reconnaître à titre de nouveau syndicat par le Conseil canadien du travail, nous pourrons les reconnaître. Autrement, c'est impossible.

M. GRÉGOIRE: Nous aimerions savoir quelle protection est assurée à ces individus au cours de la période où ils organisent le nouveau syndicat et attendent la certification de leur statut.

M. GORDON: Si les conditions de l'accord sur les salaires dans ce cas particulier prévoient explicitement qu'un homme doit être membre du syndicat et soumis au prélèvement sur le salaire avant d'être reconnu, il est clair qu'il perdra son emploi.

M. GRÉGOIRE: Qu'advient-il de cette liberté dont les employés sont censés jouir?

M. GORDON: La question vous concerne, mais je puis dire que les patrons n'y peuvent rien.

M. GRÉGOIRE: Ce n'est pas aux particuliers que vous avez affaire quand vous signez un accord de contrat collectif, c'est aux chefs du syndicat international.

M. GORDON: Oui, nous le signons avec les fonctionnaires reconnus et autorisés du syndicat.

M. GRÉGOIRE: Ainsi, vous déniez ce droit des employés?

M. GORDON: Non, monsieur, je ne nie pas du tout ce droit.

M. GRÉGOIRE: Ainsi, la situation dénie à une minorité le droit d'agir comme elle l'entend?

M. GORDON: La situation est établie par les syndicats intéressés, non par la direction.

M. GRÉGOIRE: Mais ce qui ressort de la situation, c'est qu'un homme perd son emploi par suite d'un accord entre la direction et le syndicat s'il est expulsé du syndicat par suite d'activités syndicales contre ce syndicat?

M. GORDON: Si les hommes dont vous parlez ont agréé ce syndicat comme leur négociateur et accepté le contrat que nous avons signé avec le syndicat et qu'ils désirent violer le contrat, ils doivent encourir des risques et faire leur possible, mais ils ont souscrit au contrat que nous avons signé avec le syndicat.

M. GRÉGOIRE: Vous avez signé le contrat avec les chefs?

M. GORDON: Et les chefs lient les membres.

M. GRÉGOIRE: S'il y a 7,000 de ces employés dans le syndicat, dont 4,000 en Ontario heureux avec le syndicat et 3,000 dans la province de Québec et malheureux avec le même syndicat, le majorité impose alors une décision à la minorité, laquelle ne désire pas faire cause commune avec le syndicat, et dès que les membres de cette minorité essayent d'organiser un syndicat indépendant, on les expulse du syndicat et, par la même occasion on leur fait perdre leur emploi, si bien qu'ils ne peuvent pas former un syndicat indépendant.

M. GORDON: Ils ont agi de leur propre gré, parce qu'ils sont parties à un accord qu'ils ont signé. S'ils veulent changer d'avis, ce à quoi je ne vois pas d'inconvénient, et former un nouveau syndicat, ils doivent remplir les formalités requises à cette fin.

M. GRÉGOIRE: Si j'ai bien compris, monsieur Gordon, avant la signature du dernier contrat entre la direction du CN et la Fratenité des Cheminots d'Amérique, ils se constituaient eux-mêmes en syndicats, si bien qu'ils avaient leur propre papeterie et leur propre raison sociale, mais ils n'avaient pas encore mis au point leur mode d'opération et de procédure en tant que syndicat indépendant ni réussi à signer le contrat, que deux des principaux organisateurs de ce syndicat indépendant furent expulsés du syndicat et perdirent leur emploi.

M. GORDON: Mais les membres ont dû autoriser les membres du conseil d'administration qui signèrent l'accord à le faire en vertu du Règlement du syndicat.

M. GRÉGOIRE: Si les sociétaires du syndicat sont au nombre de 7,000 membres, dont 4,000 aimaient le contrat alors que 3,000 ne l'aimaient pas, les 4,000 formaient donc la majorité.

M. GORDON: C'est un différend entre membres d'un même syndicat.

M. GRÉGOIRE: De sorte que l'un des groupes a tous les avantages, car tout ce qu'il a à faire, c'est d'expulser les organisateurs du syndicat indépendant. Ceux-ci perdent leur emploi et ne peuvent pas former de syndicat.

M. GORDON: Quant à ceux qui composent la direction, ils ont consenti tout d'abord, en devenant membres du syndicat, à respecter le Règlement du syndicat et autorisé les chefs à passer un contrat avec la direction. C'est ce que nous avons fait. Chaque fois qu'un différend se dessine sur la question de savoir qui va représenter les hommes—et je vous prie de bien noter ceci, car la direction ne doit pas formuler d'opinions en ce qui concerne les hommes,

notamment quant au syndicat dont ils devraient faire partie—c'est là un domaine absolument réservé aux hommes eux-mêmes.

M. GRÉGOIRE: Je comprends votre position. Je sais que vous êtes au centre. Je sais que vous êtes au milieu, c'est-à-dire, à un point dangereux, mais le fait à retenir, c'est qu'il y a des milliers—en fait, il y en a 3,000—des milliers d'employés qui aimeraient quitter le syndicat, garder leur emploi et constituer un syndicat indépendant. A cause des contrats à renouveler et à cause de l'opinion majoritaire, ils n'ont plus leur liberté d'association. Ce n'est pas la faute de la direction du National-Canadien, mais cela tient à l'état de choses actuel et au fait qu'ils ne peuvent pas aller de l'avant sans être congédiés.

M. GORDON: Vous en avez donné un aperçu convenable, mais je suis heureux de vous entendre dire que ce n'est pas la faute de la direction et que cette même direction ne peut rien là-contre. Puis-je me permettre une petite rectification? Dans ce cas-ci, la direction n'est pas au centre. Nous ne saurions prendre une décision, quoi qu'il arrive; c'est la décision du syndicat.

M. GRÉGOIRE: Voici comment il vous traite. S'il voit un employé qui tâche de constituer un syndicat indépendant, il le chasse du syndicat, et vous, la direction du CN, êtes tenus de l'exécuter.

M. GORDON: C'est dans le contrat. Si nous devions embaucher un employé non syndiqué, quand le contrat qu'il a formé exige qu'il soit membre d'un syndicat, le syndicat a le droit de faire la grève.

M. GRÉGOIRE: C'est entendu, mais ceux dont je parle sont membres du syndicat.

M. GORDON: Oui, ils le sont, et ils sont liés par le Règlement du syndicat dont ils font partie.

M. GRÉGOIRE: Ils tiennent à constituer un syndicat indépendant. Ils sont membres du syndicat. Le problème réside en ce que, dès que le syndicat officiel les rejette à cause d'activités syndicales, la direction est tenue de les mettre à pied. Tel est le problème.

M. GORDON: La direction n'est pas autorisée à garder cette personne dans le même emploi. Nous ne les chassons pas; nous ne voulons pas les jeter dehors...

M. GRÉGOIRE: C'est ce que vous faites à cause du contrat qui vous lie au syndicat. Par conséquent, ces personnes comptent sur le syndicat pour leur propre emploi, grâce à la direction du CN. Tel est le problème et ce à quoi vous aimeriez trouver une solution. Comment aider ces personnes?

M. GORDON: Le seul moyen que je puisse indiquer—et cela sous toute réserve, car je suis loin d'avoir une idée nette de la chose—de remédier à cet état de chose, c'est de déposer un projet de loi au Parlement afin de modifier la loi. Il s'agit de législation ouvrière.

M. FISHER: Monsieur le président, il y a une ou deux idées que j'aimerais voir consignées au compte rendu. Tout d'abord, le plus grand syndicat canadien qui traite avec les chemins de fer du Canada est l'Union Canadienne; ce n'est pas un syndicat international. Je pense qu'il vaut la peine de consigner le fait, car on pourrait accréditer la légende qui veut que les Américains ne cessent d'éperonner ces pauvres Canadiens, qui manquent un peu d'allant et d'élan.

Second point: M. Grégoire devrait se rendre compte que le Bureau des relations ouvrières du Canada n'est pas un trompe-l'œil. J'ai pris la parole au nom d'un groupe de 36 hommes qui étaient membres d'une section de 1,000 personnes, et cette section avait son chef national dans la personne de M. Frank Hall, qui passe pour l'un des hommes les plus importants du mouvement ouvrier au Canada, et nous nous sommes présentés devant le Bureau des

relations ouvrières du Canada contre Frank Hall. Nous avons perdu la cause devant le Bureau, mais il n'y eut pas de répercussions du tout en marge des propos où il était question de congédiement. J'aimerais signaler à M. Grégoire qu'il y a deux ans s'est développé dans l'Ouest canadien, au sein de la Fraternité des chauffeurs-mécaniciens de locomotives, un groupe de spéculateurs effrénés qui avaient pris toutes mesures utiles pour former un organisme canadien. Ils échouèrent dans leur projet et toute l'affaire fut réglée, mais personne à ma connaissance ne s'en est tiré brillamment. On a tort de créer l'impression que ces hommes seraient congédiés ou perdraient leur emploi à cause de cette activité. Ce n'est pas un mouvement ouvrier parmi les cheminots, ainsi que j'ai pu le constater; ce qui manque vraiment à ces hommes c'est un certain dynamisme qui les pousserait à faire ce que, selon vous, ils veulent faire.

M. GRÉGOIRE: Ils ont le courage de s'organiser eux-mêmes; ils doivent garder le silence. Ils aimeraient avoir l'aide de la direction avant de signer le nouveau contrat.

M. FISHER: Il me semble qu'en votre qualité de membre du Parlement vous pourriez les aider en faisant modifier la loi relative aux enquêtes sur les relations et différends industriels et vous pourriez avoir une consultation publique sur le sujet, au lieu de nous soumettre vos idées. Les moyens ne vous manquent pas d'orienter la marche de l'affaire.

M. GRÉGOIRE: Vos observations n'ont rien à voir avec le sujet qui nous occupe.

M. FISHER: Pas plus que vos propres observations.

M. GRÉGOIRE: Ce que nous nous proposons vraiment, c'est d'en saisir la direction du National-Canadien. Ce que nous discutons maintenant, c'est un problème qui se pose au personnel du CN. Ce que M. Fisher a dit est irrégulier.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, à l'ordre, monsieur Grégoire. La question a été débattue à fond et M. Gordon a donné la solution du problème. A-t-on d'autres questions à poser au sujet du personnel?

M. FISHER: Oui, j'en ai quelques-unes.

M. GRÉGOIRE: Moi de même.

M. FISHER: Voilà qui devient un problème continu. J'ai ici une publication intitulée: «Le Bulletin des chemins de fer nationaux du Canada, Saskatoon (Saskatchewan)», datée du 5 novembre 1963, dossier 3400-3, et signée par W.G. Bryant, directeur des opérations. Il est adressé à tous les agents ou opérateurs, à tous les tableaux d'affichage de la région de Saskatoon, et se lit ainsi:

> On nous signale que des employés ont été invités à devenir membres de comités formés en vue de s'opposer au chemin de fer dans diverses fonctions d'ordre économique et de réorganisation.
>
> Il doit être clairement entendu que, dans aucune circonstance, les employés ne devront participer aux travaux desdits comités ni fournir des renseignements puisés aux archives de la compagnie sans autorisation officielle de ce bureau.

Ici se pose un problème aussi difficile que délicat, et je ne veux pas du tout faire entendre de fausse note à ce sujet, mais je pense, monsieur Gordon, que vous êtes sensible au genre de réponse que la collectivité a donné aux divers projets de réorganisation des chemins de fer des Prairies. Il y a une semaine, ou peut-être était-ce la semaine précédente, il y eut une réunion de divers groupes communautaires. Naturellement, les employés de chemin de fer forment une proportion importante de ces petits groupements; de même, ce sont eux surtout qui vont être touchés par tous les remaniements éventuels. Je me demande

quelle interprétation donner à un ordre de cette nature. Je ne blâme personne à ce sujet, mais j'aimerais avoir une explication.

M. GORDON: Puis-je voir la lettre? J'aimerais en voir le libellé. Pourriez-vous en donner une seconde lecture? Je tiens à voir si l'interprétation est juste. Puis-je voir?

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous identifiez la lettre?

M. FISHER: Elle s'identifie d'elle-même. Je l'ai reçue de M. McGregor, de la Fraternité des cheminots.

M. BALCER: A-t-il changé d'emploi?

M. FISHER: Ce n'est pas le même homme.

M. GORDON: C'est matière à interprétation, mais, en lisant la lettre, je trouve ceci:

> Il doit être clairement entendu que, dans aucune circonstance, les employés ne devront participer aux travaux desdits comités ni fournir des renseignements puisés aux archives de la compagnie sans l'autorisation officielle de ce bureau.

Autrement dit, ils ne doivent pas, dans ces comités, agir à titre d'employés du CN. Qu'ils représentent un syndicat ou qu'ils assistent à ces réunions à d'autres titres, c'est dans l'ordre. Mais ils ne doivent pas donner l'impression qu'ils représentent le point de vue de la compagnie ou qu'ils puisent aux archives de la compagnie sans autorisation de notre part.

M. FISHER: Mais vous n'y voyez pas d'inconvénient? Un groupe de Rainy-River s'est présenté ici et a formulé des opinions très catégoriques au sujet de vos projets de percée ferroviaire (?). Dans le groupe se trouvaient des cheminots très en vue, dont M. le maire.

M. GORDON: C'est tout à fait dans l'ordre. D'autre part, nous avons constaté que les faits ont souvent été dénaturés ou mal compris parce que certains, qui n'avaient pas précisé qu'ils ne représentaient pas officiellement la manière de voir des Chemins de fer CN, n'en appuyaient pas moins leurs dires sur des documents de la Compagnie. Nous ne voyons pas d'inconvénients à ce qu'ils puisent aux dossiers de la Compagnie lorsqu'ils y sont autorisés, mais nous ne pouvons par leur permettre de puiser dans nos archives pour en extraire des pièces qu'ils utiliseront à d'autres titres.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, M. Fisher ne nous a communiqué que la moitié de la lettre.

M. FISHER: J'en ai donné une lecture complète.

M. GRÉGOIRE: Combien y a-t-il d'employés dans la Fraternité des cheminots?

M. GORDON: Il y en a 8,779.

M. GRÉGOIRE: On me permettra sans doute de signaler, aux fins du compte rendu, que c'est l'un des syndicats au sujet desquels nous avons de nombreuses lettres de députés, et je tiens à souligner, en outre, qu'il ne s'agissait pas des syndicats canadiens mis en cause par M. Fisher. J'ai donné le nom du syndicat en question au sujet de certaines lettres, et il s'agit là de syndicats internationaux.

M. FISHER: Et la plupart d'entre eux sont exemplaires.

M. GRÉGOIRE: C'est possible, mais il y en a d'autres que les membres aimeraient peut-être quitter.

M. BALCER: Monsieur le président, est-ce le moment d'aborder l'étude du dernier paragraphe: personnel et relations ouvrières? Je voudrais poser quelques questions sur le cas des Canadiens français.

Le PRÉSIDENT: Si telle est votre intention, je vais prier M. Gordon d'ouvrir la discussion par un exposé de la question. Il me semble que cela vaudrait mieux qu'un débat à bâtons rompus.

M. GRÉGOIRE: J'ai une question à poser au sujet du personnel.

Le PRÉSIDENT: Vous n'allez pas aborder tout de suite la question du bilinguisme?

M. GRÉGOIRE: Non. Je me contenterai de dire que j'ai reçu beaucoup de plaintes. Je mentionne ce cas dans le hansard du 2 août, page 3138 de la version française. Je pourrai donner au président des chemins de fer Nationaux du Canada les noms des gens en cause. Il s'agit d'un homme qui a été au service du CN pendant 21 ans. Ayant été contremaître—surveillant pendant neuf ans et cinq mois, il a été réduit au rang de simple employé cinq mois avant de prendre sa retraite, sa pension étant fondée sur son traitement des cinq derniers mois de service, de sorte qu'il a perdu les avantages que lui valait son traitement de contremaître surveillant. Est-ce là la politique des chemins de fer Nationaux du Canada? Quand un employé a rempli les fonctions de contremaître surveillant au traitement de, disons, «x» dollars et que, quatre ou cinq mois avant sa retraite, il remplace un camarade dont le traitement est inférieur, est-ce la politique de la direction de réduire de la sorte le montant de la pension?

M. GORDON: Non, et ce n'est pas ce qui s'est produit dans ce cas-là. A quelle date a-t-il effectivement pris sa retraite?

M. GRÉGOIRE: En 1954.

M. GORDON: Oui. Je me rappelle qu'il y a eu échange de correspondance à ce sujet et nous avons répondu longuement aux allégations dont vous faisiez état.

Dans notre réponse, nous avons essayé de vous montrer exactement ce qui s'était produit; et même si vous nous avez représenté les faits tels que vous croyiez les avoir recueillis, ce n'étaient pas vraiment les faits pertinents.

M. GRÉGOIRE: Me remémorant les faits se rapportant à la cause, je constate que vous avez accepté la preuve ou le témoignage de certaines gens sur un certain point, mais j'ai une déclaration faite sous serment par quelques personnes, qui va à l'encontre de votre thèse.

M. GORDON: Ma décision se fondait sur les archives et sur le témoignage du fonctionnaire qui s'est occupé de la cause. Avez-vous ma dernière lettre sur le sujet, qui est un dernier résumé de la cause?

M. GRÉGOIRE: Oui, mais l'homme que vous avez cité comme témoin, son témoignage que vous avez accepté diffère de la déclaration sous serment que je possède et la contredit.

M. VAUGHAN: Est-ce après la dernière lettre que vous avez reçue du président?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. GORDON C'est un de ces cas où un fonctionnaire surveillant doit régler le cas d'un employé. Le fonctionnaire surveillant qui a statué sur cette cause l'a fait d'après les pièces pertinentes et a pris une décision en conséquence. Tels sont les faits et tels sont les faits qui ont motivé sa manière d'agir. Vous dites que le particulier a déclaré sous serment que les faits présentés ne sont pas véridiques. Dans ce cas, je suis laissé à moi-même. Je dois m'en remettre à l'avis de mon fonctionnaire surveillant quant aux faits.

Avez-vous d'autres informations qui indiquent que mon fonctionnaire surveillant m'a induit en erreur ou ne m'a pas communiqué les faits? Dans ce cas, il me reste à rouvrir la cause.

M. GRÉGOIRE: Votre surveillant vous fait un rapport fondé sur le témoignage d'un seul homme et celui-ci m'a fait tenir une déclaration sous serment qui va tout à fait à l'encontre de vos données.

M. GORDON: Fort bien. Mais c'est lui qui a le grief et, soit dit en passant, il y a une procédure applicable aux griefs qu'il aurait dû adopter alors, s'il avait un grief. Il y a une disposition dans le contrat de travail sur ce point.

Le surveillant qui a porté jugement dans la cause m'a dit pourquoi il l'a fait et il apportait des documents à l'appui. Je dois m'en remettre à sa parole. C'est tout ce que je puis faire. Mais, encore un fois, si vous avez de nouvelles preuves ou quoi que ce soit dont je n'aurais pas encore été saisi, je me ferai un plaisir de faire rouvrir la cause.

M. GRÉGOIRE: Existe-t-il une procédure qui permet de comparaître devant une commission compétente?

M. GORDON: Il aurait du faire valoir sa cause, si celle-ci était bonne. Il aurait dû, dès lors, faire part de son grief au chef de son syndicat, et alors, il aurait pu se faire entendre en vertu d'une procédure très rigoureuse.

M. GRÉGOIRE: Mais il ne faisait plus partie du syndicat; il était retraité.

M. GORDON: Mais il aurait encore pu avoir l'oreille du syndicat à propos d'une affaire qui le lésait à l'époque.

Tout, dans cette cause, tourne autour de la question de savoir s'il exerçait, au moment de prendre sa retraite, les fonctions de surveillant. Sa pension a été fondée sur le poste qu'il occupait alors et le salaire qu'il touchait. Il prétend que son statut a été arbitrairement réduit cinq mois avant sa retraite afin que le chiffre de sa pension fût réduit. Ce n'est pas là notre politique.

M. GRÉGOIRE: Pendant neuf années consécutives, il fit fonction de surveillant.

M. GORDON: Eh! bien, quel que soit le statut que lui reconnaissent les actes officiels, c'est de là qu'émanera le dernier mot. Sa pension est fondée sur ses états de service, ainsi que le surveillant l'a attesté, au poste qu'il occupait. Si je me souviens bien, il a pris part aux travaux de secours organisés pour les sans-travail.

M. GRÉGOIRE: A qui les employés doivent-ils s'adresser en pareils cas?

M. GORDON: Ils peuvent toujours passer outre à l'autorité de leur surveillant immédiat et s'il n'accepte pas la décision de son chef immédiat, il peut aller plus loin et, en fait, il peut suivre la filière jusqu'à ce qu'il arrive à moi.

M. GRÉGOIRE: Pensez-vous que le surintendant d'un surveillant, par exemple, renverserait la décision d'un de ses adjoints?

M. GORDON: Certainement, si l'adjoint a tort.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous prêts à entendre la déclaration de M. Gordon?

M. FISHER: Monsieur le président, j'ai deux questions à poser.

Il y a deux ans, vous vous en souvenez, monsieur Gordon, nous avons eu une discussion au sujet des Indiens et de leurs chefs aux chemins de fer Nationaux.

M. GORDON: En effet.

M. FISHER: On faisait une comparaison de la situation au Pacifique-Canadien. Il avait été convenu qu'avant de le soumettre au National-Canadien et au Pacifique-Canadien le Bureau fédéral de la statistique allait modifier le libellé du questionnaire de façon à y faire paraître les données comparatives. Je voudrais savoir à quel moment celles-ci seront disponibles?

M. GORDON: L'exposé que j'ai devant moi est assez long. Il fait une description de la formule qui a présidé à l'élaboration des normes de comparaison. Je ne pense pas qu'il vous intéresse dans son ensemble. Voici comment il se termine.

«On a établi un système de référence pour s'assurer que le nombre des employés, leurs heures de travail et leurs rémunérations respectives soient calculées d'après leur catégorie, selon un barème qui serait identique dans toutes les sociétés ferroviaires au Canada. La reclassification des employés entrera en vigueur le 1er janvier 1964.

M. FISHER: Nous ne connaîtrons donc pas la réponse avant de connaître les normes de comparaison.

M. GORDON: Notre tâche était loin d'être facile. Il y a eu des séances interminables au cours desquelles tous ces points en litige ont été discutés. Ils auront la réponse de toute manière et ce, dès le 1er janvier 1964.

M. FISHER: M. Grégoire nous a signalé un cas particulier. Je crois comprendre que M. Orlikow s'est mis en rapport avec votre bureau au sujet d'un mécanicien du nom de Eyre qui est suspendu présentement de ses fonctions à Winnipeg. Je me demande si vous pourriez préciser la situation de cette personne à l'heure actuelle?

M. GORDON: Sauf erreur, il est encore suspendu pour avoir refusé d'obéir.

M. VAUGHAN: Peut-être devrais-je répondre à cette question puisque, comme vous le savez, M. Orlikow et moi-même avons échangé de la correspondance à ce sujet. Si vous le désirez, je vous résumerai bien volontiers la situation.

M. FISHER: Le seul sujet qui me préoccupe dans l'ensemble des données que je possède et qui, je crois, émanent de vous, reste que la société des chemins de fer Nationaux était disposée à rétablir cet homme dans son emploi et que lui, d'autre part, était prêt à accepter mais en se réservant le droit de soutenir ses griefs.

M. VAUGHAN: Je n'ai pas le dossier qui s'y rapporte, mais je puis vous donner un aperçu de la situation.

M. GORDON: Je me souviens parfaitement de l'affaire mais c'est M. Vaughan qui s'en est occupé récemment.

M. VAUGHAN: Sans entrer dans les détails, je voudrais mettre en évidence que l'employé en question avait été suspendu parce qu'il avait enfreint les règles du service. Plus tard, en septembre, je crois, bien que je ne me souvienne pas du moment précis, il a eu un entretien avec M. Gonder, vice-président de la Région des prairies à Winnipeg. Cet entretien a été amical, l'employé désirait reprendre son poste mais auparavant, à diverses reprises, il avait enfreint les instructions en ne sortant pas les voitures. Au cours de son entretien avec l'employé, entretien qui, je le répète, fut très bienveillant, M. Gonder lui avait laissé entendre qu'il le rétablirait dans son emploi à condition qu'il s'engage à se conformer aux instructions des conducteurs. La conversation s'était terminée sur une note amicale et il était entendu que l'employé allait écrire une lettre à M. Gonder. Néanmoins, aucune communication ne nous est parvenue de la part de l'employé jusqu'à ce que M. Orlikow envoie sa lettre.

Par la suite l'employé a écrit une lettre récemment, où il déclarait, si je m'en souviens bien et je cite de mémoire, qu'il se conformerait aux instructions tout en se réservant le droit, en vertu de la convention collective, de donner suite au même grief.

Monsieur Fisher, dans ce cas particulier, notre problème était de ne pouvoir remettre l'employé au travail et lui permettre en même temps de

donner suite au grief pour lequel il avait précisément été suspendu. Dans ma correspondance, je m'en suis tenu à alléguer que les questions de discipline devaient être réglées par le syndicat et que c'était bien là ce qui convenait. C'est à ce sujet que M. Orlikow et moi avons eu une différence d'opinion.

M. FISHER: Ce cas est-il réglé ou classé?

M. VAUGHAN: Non, je ne le crois pas.

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, lorsque le syndicat rejette un de ses membres, l'employeur doit automatiquement le congédier, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, cela dépend du contrat de travail et des dispositions qu'il contient relatives au syndicat.

M. GRÉGOIRE: Serait-ce également le cas si le contrat contenait une clause d'affiliation obligatoire?

M. GORDON: Cela dépendrait dans ce cas-ci des modalités de la cotisation syndicale. Il me faudrait étudier la convention. Je ne m'en souviens pas. Monsieur Demcoe, savez-vous quelles sont les dispositions de cette convention, dans le cas qui nous occupe. Croyez-vous que les membres de ce syndicat sont soumis à la retenue syndicale?

M. DEMCOE: Oui.

M. GORDON: Je ne m'en souviens pas.

M. DEMCOE: Dans le cas d'un employé qui ne désirerait pas faire partie du syndicat mais dont les cotisations seraient retenues de son salaire, il devient automatiquement membre de ce syndicat bien qu'il n'ait aucun désir de s'associer à cette organisation ouvrière.

M. GORDON: Si la retenue est déduite d'office, le montant de sa cotisation le serait également et, dès lors, cet employé serait toujours un membre en règle du syndicat et ne perdrait pas son emploi tant qu'il verserait sa cotisation.

M. GRÉGOIRE: A ma connaissance, les membres de la Fraternité des agents de train d'Amérique, section canadienne, versent leur cotisation à la banque.

M. GORDON: Je devrais consulter la convention en détail avant de pouvoir vous donner une réponse; cependant, il me semble que si les employés sont membres en règle du syndicat, ils ne devraient pas être autorisés à quitter un emploi uniquement parce qu'ils désirent un changement.

M. GRÉGOIRE: Je songe plus particulièrement à la Fraternité des agents de train d'Amérique, section canadienne; ses membres versent leur cotisation à la banque parce qu'ils sont toujours en route, mais si leurs versements retardent de plus de 10 ou 15 jours, ils peuvent être suspendus de leur emploi.

M. GORDON: Monsieur Rideout, pouvez-vous me donner quelques éclaircissements à ce sujet?

M. RIDEOUT: Le personnel des services roulants, les chauffeurs et les mécaniciens de locomotive ont une formule acceptée par la compagnie que le surintendant leur envoie. Cette formule les informe que, par suite du défaut de payer la cotisation, l'employé cessera le travail après minuit à telle date. C'est généralement le 10 du mois. Le point de vue du syndicat des agents de train est différent. Leur formule se présente sous une autre forme. Dans leur cas, les chemins de fer se dissocient complètement de leur participation à un syndicat. Le syndiqué verse sa cotisation à une banque ou à tout autre bureau de réception. Je crois comprendre que si un employé avise la compagnie de cesser de retenir de son chèque le montant de ses cotisations syndicales, des formalités juridiques s'imposent.

M. GORDON: Je tentais de vérifier s'il était exact qu'aussi longtemps qu'un employé verse ses cotisations, il reste un membre en règle du syndicat.

M. RIDEOUT: C'est vrai dans le cas des chemins de fer, mais il se peut qu'il ne soit pas reconnu par la Fraternité. Il se peut même qu'il n'ait pas été initié ni même qu'il ait assisté à une réunion.

M. GORDON: Mais il ne pourrait pas être relevé de ses fonctions pour cette raison?

M. RIDEOUT: Non.

M. GRÉGOIRE: S'il paie ses cotisations, pourrait-il quand même être renvoyé du syndicat et alors être relevé pour d'autres raisons?

M. RIDEOUT: Non.

M. GORDON: Il ne serait certainement pas relevé uniquement parce qu'il est en désaccord avec son propre syndicat.

M. RIDEOUT: Les chemins de fer ne se préoccupent pas de cette question.

M. GORDON: Mais si le contrat stipule qu'il doit être un membre en règle du syndicat pour conserver son emploi et que le syndicat nous avise que l'employé n'a pas payé ses cotisations de membre, il peut alors être congédié.

M. GRÉGOIRE: A supposer qu'il paie ses cotisations à un bureau de perception du syndicat ou à la banque et que le syndicat, afin de l'exclure, refuse ses cotisations, la société des chemins de fer acceptera-t-elle ses cotisations et maintiendra-t-elle l'employé comme membre du syndicat?

M. GORDON: Il en vaudrait la peine d'essayer.

J'ignore les termes de la convention. Le procédé pourrait être légitime mais je voudrais cependant contrôler la teneur réelle de la convention. A mon sens, le syndicat ne peut se livrer à de tels procédés en l'occurrence.

M. RIDEOUT: Moi non plus, je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, puis-je demander à M. Gordon de faire sa déclaration?

M. GORDON: A quel sujet?

M. RIDEOUT: Sur les perspectives.

Le PRÉSIDENT: Sur le personnel.

M. GORDON: Le dernier paragraphe qui se rapporte aux relations syndicales du personnel?

M. GRÉGOIRE: Nous avons reçu le premier fascicule des délibérations du comité cette année, en anglais seulement et nous n'avons pas encore la version française. Pourriez-vous vous en occuper, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je m'en suis informé et je crois comprendre que cinq comités siègent simultanément. De ce fait, le personnel est insuffisant. Il en résulte que les présidents de comité doivent faire un travail double; c'est aussi le cas des sténographes. Tous fournissent un travail continuel. Il est extrêmement difficile d'obtenir rapidement les textes. Nous avons eu trois séances par jour. Comment voulez-vous demander à un sténographe d'être au travail toute la journée et de transcrire ses notes pour le lendemain matin. Demain matin, à 9h.30, nous siégeons de nouveau.

M. LLOYD: J'allais proposer,—et je présume que les membres du comité qui font aussi partie d'autres comités sont conscients du problème,—d'accorder plus d'attention à cette situation en ce qui concerne le personnel de l'interprétation aussi bien que leurs conditions de travail et de l'espace qui leur est alloué. Pourrions-nous formuler nos commentaires à ce sujet dans notre rapport à la Chambre et prendre en considération toutes les représentations des parties intéressées et en faire le sujet de notre rapport. Je pense que le problème devrait être considéré avec soin à l'avenir, certainement, quelles que puissent être les conditions actuelles.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire, ce fascicule est au bureau de la traduction en ce moment.

M. GRÉGOIRE: Le premier numéro. Il est à la traduction? Nous ne l'aurons donc pas avant lundi?

Le PRÉSIDENT: En effet. Veuillez poursuivre, monsieur Gordon.

M. GORDON: Depuis décembre dernier, cette importante question a fait l'objet d'une étude sérieuse et approfondie que je mentionne au paragraphe du rapport qui va suivre. Depuis lors, je pense que les membres ont reçu une copie de la lettre que j'ai adressée au premier ministre le 14 septembre et du mémoire qui a été déposé à la Chambre des communes le 4 octobre. Ce mémoire expose en détail nos initiatives et, de ce fait, je pense qu'il serait bon, monsieur le président, que ce mémoire figure dès maintenant au compte rendu car je suis désireux de fournir la matière des discussions ultérieures.

Le présent mémoire traite de la portée et des objectifs de l'étude entreprise par les Chemins de fer Nationaux du Canada sur la situation du personnel canadien-français au sein de l'entreprise et sur la ligne de conduite générale touchant la reconnaissance accrue du biliguisme.

1. Formation d'un comité spécial:

A son assemblée de décembre 1962, le Conseil d'administration a examiné les méthodes de la Compagnie au sujet du recrutement, des nominations et de l'avancement des cadres intermédiaires et supérieurs, en tenant surtout compte des commentaires actuels sur le rôle des Canadiens de langue française dans l'entreprise. On a également étudié les méthodes employées pour évaluer les qualités et les réalisations des employés de l'entreprise, ainsi que le mode actuel de délégation de pouvoir pour l'approbation des nominations et des promotions.

A cette époque, le Conseil d'administration a exprimé l'opinion que les méthodes étaient conçues de manière à traiter équitablement tous les employés de la Compagnie et les candidats aux divers postes, mais il a jugé opportun d'entreprendre une étude approfondie afin d'assurer que dans la pratique ces méthodes soient appliquées de façon à produire les résultats désirés et que cette étude vise en particulier à déterminer si des mesures plus efficaces peuvent être adoptées afin

a) d'intéresser un plus grand nombre de Canadiens de langue française compétents aux postes offerts par le CN, et

b) de donner au personnel de langue française toutes les occasions d'acquérir plus d'expérience et d'élargir ses connaissances afin d'être en mesure d'obtenir de l'avancement à tous les échelons de l'entreprise.

On a décidé de confier cette étude à un comité du Conseil d'administration dont les membres sont MM. Charbonneau, Koerner, Lévesque, Stewart et le Président, et de mettre à la disposition de ce comité tout le personnel nécessaire.

2. Antécédents:

Avant d'exposer en détail le travail entrepris depuis quelques mois, il importe de souligner que la Compagnie n'a pas attendu la création de ce comité en décembre dernier pour reconnaître l'importance d'encourager le bilinguisme dans ses divers services et l'avancement des Canadiens français. Voici un résumé de ses initiatives à ce sujet:

a) Les modifications les plus significatives apportées aux structures administratives en ce qui a trait à l'avancement des Canadiens de langue française ont été entreprises il y a environ trois ans, au

moment de la réorganisation des cadres. (Les études sur la réorganisation furent entreprises en 1958. Elles représentaient une somme de travail considérable puisque le Réseau avait conservé la même structuration depuis la fusion en 1923.) Cette réorganisation créa une situation sans précédent en ce qu'elle permettait aux Canadiens français d'accéder aux postes de commande dans la province de Québec. Avant cette réorganisation, le partage des responsabilités était tel que Toronto était en fait le siège de l'administration pour le centre du Canada (Québec et Ontario). A l'époque, on ne trouvait aucun Canadien de langue française au siège de l'administration régionale à Toronto. Le résultat immédiat fut la division de cette région en deux nouvelles Régions dont l'une a maintenant son siège à Montréal. Les quatre nouveaux Secteurs de cette Région comprennent un territoire allant de Rivière-du-Loup jusqu'à Cochrane (Ontario), Ottawa inclusivement et Oshawa (Ontario), englobant les lignes du Central Vermont jusqu'à New London (Connecticut), et la ligne du Grand Trunk jusqu'à Portland (Maine). Ce territoire forme maintenant la Région du Saint-Laurent, dont le siège est à Montréal. Fait plus important encore, la nouvelle Région et les nouveaux Secteurs permettent aux Canadiens de langue française d'accepter des postes de commande sans quitter leur province.

Les nouveaux secteurs et les nouvelles régions exercent une autorité beaucoup plus considérable qu'auparavant et, en vertu du principe de décentralisation, le directeur de secteur, par exemple, assume la responsabilité de tous les principaux services ferroviaires. Ce qui signifie, par exemple, que le Directeur de Secteur à Québec règle d'autorité la plupart des questions au nom de la Direction du Canadien National. Dans le Secteur de Québec, presque tous les postes des cadres intermédiaires et supérieurs sont occupés par des Canadiens de langue française.

b) Il y a trois ans, la Compagnie a entrepris une étude approfondie en vue d'établir un programme de rénovation visuelle. Le nouveau symbole de la Compagnie, «CN», est largement utilisé et il nous identifie dans tout le pays. On l'a adopté, entre autres raisons, à cause de son aspect bilingue (Canadien-National—Canadian National).

c) Dans la réalisation de ce programme de rénovation visuelle, la production dans les deux langues des imprimés, des enseignes, des formules, des affiches, des menus, des dépliants publicitaires, etc., est l'objet d'une plus grande attention.

d) La réalisation d'un programme de recrutement des diplômés et des étudiants des universités de langue française se poursuit depuis 1953.

e) Des cours pratiques de langues se donnent depuis quelque temps à un nombre limité d'employés à la compagnie même.

3. Portée du travail entrepris par le Comité spécial du Conseil d'administration:

Le Comité du Conseil d'administration a créé un sous-comité d'étude formé de membres du personnel de la compagnie chargé de l'assister dans son travail. Les études et analyses approfondies faites dans la compagnie ont porté sur les sujets suivants:

a) méthodes d'embauche:

(i) en général,

(ii) diplômés,
(iii) autres: personnel spécialisé, professionnel, etc.;

b) bureaux d'emploi: endroit, personnel, méthodes de sélection, nature des formules utilisées;

c) choix des candidats à la promotion:
(i) premier échelon—cadres subalternes,
(ii) cadres intermédiaires,
(iii) autres;

d) formation:
(i) cours généraux,
(ii) cas particulier;

e) bilinguisme:
(i) étude des postes occupés par des titulaires bilingues,
(ii) étude de la ligne de conduite et des méthodes de la compagnie;

f) étude de l'avancement des Canadiens français au service de la compagnie;

g) étude statistique sur les Canadiens français possédant une formation professionnelle ou technique qui ont offert leurs services à la compagnie;

h) observations recueillies auprès d'autres compagnies dont le siège social est situé à Montréal mais dont les affaires ne se limitent pas à la province de Québec;

i) étude spéciale des chemins de fer d'État de Suisse et de Belgique, touchant surtout l'usage de plusieurs langues au sein de ces entreprises et la présence de groupes ethniques différents aux divers échelons et dans les cadres supérieurs de ces entreprises. (Un membre du Comité spécial du Conseil d'administration, accompagné de trois membres du sous-comité d'étude, a visité la Suisse et la Belgique, en avril, et a consulté les dirigeants des Chemins de fer fédéraux suisses et de la Société Nationale des Chemins de fer belges.)

En outre, nous avons retenu les services d'un groupe de spécialistes de la recherche.

Cette documentation est maintenant complète. Elle expose en détail la situation actuelle à la compagnie et donne un aperçu de l'importance du rôle que jouent actuellement les Canadiens français dans les cadres. Toute cette documentation est maintenant à la disposition de chaque membre du Comité spécial du Conseil d'administration. Depuis décembre, ce Comité s'est réuni en séance plénière au moins une fois par mois et il a tenu plusieurs autres réunions chaque mois.

Toute la documentation obtenue jusqu'ici a servi à la préparation par le Comité spécial d'un rapport définitif qui a été remis à tous les membres du Conseil d'administration.

4. Mesures provisoires:

Nos études révèlent que la proportion de Canadiens français dans le personnel de haute direction est faible. Cela est dû à plusieurs facteurs:

a) certains de ces facteurs sont d'ordre historique;
b) le nombre des demandes d'emplois faites par des Canadiens français semble plutôt faible;
c) parmi les candidats se trouve une forte proportion de diplômés de facultés des Arts, difficiles à placer dans une entreprise ferroviaire où la technique joue un rôle important;

d) jusqu'ici, l'industrie ferroviaire n'a pas semblé attirer les Canadiens français.

Nous sommes en mesure d'affirmer catégoriquement que les analyses et études impartiales entreprises sur la ligne de conduite et les méthodes d'emploi et d'avancement n'ont révélé aucun élément de préférence indue. Il faut toutefois reconnaître que l'anglais ayant toujours été la langue de l'industrie ferroviaire en Amérique du Nord, cette industrie recrutait son personnel spécialisé dans les maisons d'enseignement de langue anglaise et ne semblait pas offrir de carrières intéressantes aux Canadiens français. La faible proportion de Canadiens français occupant des postes-clés serait attribuable en partie à cet état de choses et en partie aux anciens cadres maintenant réorganisés.

A la lumière de ces faits, nous avons décidé d'adopter certaines mesures provisoires visant à corriger et à assouplir les méthodes de recrutement, d'embauchage, de formation du personnel et celles relatives au bilinguisme. Ces mesures se résument comme suit:

a) Nous avons adopté un programme accéléré pour le recrutement de diplômés et d'étudiants des universités de langue française et, jusqu'ici, nous avons pu doubler le nombre des recrues, comparativement à l'an dernier. Le recrutement s'est surtout fait aux universités de Montréal et Laval.

b) Nous avons adopté un programme accéléré visant à accroître le nombre des Canadiens français qui assistent aux cours de formation déjà existants.

c) Nous avons mis au point un programme en vue d'accroître la proportion des Canadiens français dans les cadres supérieurs. Des études sur les moyens d'accélérer l'avancement des Canadiens français compétents ont entraîné la modification des méthodes de préparation aux carrières dans les cadres supérieurs. Auparavant, le choix des titulaires se faisait sur une base appropriée à chaque cas, en tenant compte principalement des postes particuliers où une vacance était prévue et des personnes susceptibles de remplir ces postes. La nouvelle méthode prévoit un examen périodique de toutes les vacances prévues durant une période allant de six mois à deux ans, suivant les postes dont il s'agit. On a demandé aux vice-présidents et chefs de services de soumettre les noms de candidats possibles, indépendamment du territoire ou de la fonction en question, et le choix se fait par consultation. De cette façon, d'intéressantes carrières s'ouvrent aux sujets bien doués. Cette méthode, appliquée systématiquement, devrait être particulièrement intéressante pour les employés qui aspirent à des postes comportant de plus grandes responsabilités. Selon l'ancien système, la plupart des employés de langue française étant postés dans la province de Québec ou à proximité, il était assez normal qu'ils ne fussent pas connus de leurs confrères des autres provinces. Dans ces conditions, il se peut que leurs chances d'avancement aient été moins nombreuses. Aujourd'hui, la nouvelle méthode est destinée à redresser cette situation.

d) Nous avons entrepris une étude des besoins des divers services et, à mesure que les vacances se produisent dans les cadres intermédiaires et supérieurs, chaque service fait en sorte que des Canadiens français compétents puissent accéder à des fonctions supérieures. Chaque fois qu'il est nécessaire ou souhaitable de recruter à l'extérieur les titulaires de certains postes, nous ne négligeons rien pour attirer des Canadiens français dans la mesure du possible. Nos annonces paraissent dans les journaux des deux langues.

e) Ces mesures nous ont permis de muter des Canadiens français bien doués à des postes comportant de plus grandes responsabilités, ce qui devrait leur permettre de se perfectionner et les aider à rivaliser avec leurs confrères de langue anglaise en vue des fonctions administratives. Depuis le 1er janvier 1963, 45 p. 100 de tous les «hauts fonctionnaires de langue française ont été promus, mutés ou nommés à des postes comportant de plus grandes chances d'avancement.

f) La Compagnie a autorisé l'institution d'un vaste programme d'enseignement du français et de l'anglais, et on a pris les dispositions suivantes:

—On a retenu les services du professeur A. Rigault, directeur du laboratoire de langues à l'université McGill, à titre de consultant.

—On a préparé deux rapports sur les divers aspects de l'enseignement des langues en laboratoire.

—On a autorisé l'acquisition d'un laboratoire de langues.

—On a préparé des devis en vue de demander des soumissions pour l'aménagement d'un laboratoire.

—On recherche actuellement deux linguistes de carrière qui assureront l'enseignement.

—Depuis octobre 1962, sept employés faisant office de professeurs ont enseigné le français à une centaine de personnes faisant ou non partie des cadres.

—On achève en ce moment un dictionnaire français-anglais des termes ferroviaires.

—Depuis septembre 1963, 135 employés de la Région du Saint-Laurent suivent des cours de français à l'université de Montréal.

—On projette de faire suivre des cours de français à nos employés à l'université Saint-Joseph de Moncton.

Cet enseignement a pour but de créer un climat favorable à l'usage des deux langues.

Pour le moment, ce programme vise à la formation des employés appartenant aux groupes suivants:

(i) ceux qui, dans l'exercice de leurs fonctions, ont besoin d'une connaissance plus approfondie des deux langues;

(ii) ceux dont les chances d'avancement seraient compromises par leur connaissance insuffisante des deux langues.

On prévoit que l'on pourrait faire bénéficier de cette formation environ 1,000 employés des régions bilingues du Canada.

Les exigences générales de ce programme sont les suivantes:

(i) l'employé sera libre de refuser cette formation;

(ii) l'employé devra avoir besoin ou l'occasion d'utiliser ses connaissances nouvellement acquises;

(iii) pour des raisons d'économie et pour que les employés y consacrent le moins de temps possible, l'enseignement devra être de la plus haute qualité.

Le matériel comprend un laboratoire de langues, innovation relativement récente mais adoptée un peu partout et qui permet d'apprendre rapidement à parler couramment une langue. L'organisation des cours exigera de trois à quatre mois; entre-temps, on procédera à des épreuves et à des cours subsidiaires.

On installera au Siège social, situé à Montréal, 22 cabines servant à cet enseignement.

g) La Compagnie s'est souciée d'augmenter la production dans les deux langues de ses imprimés, formules, affiches, menus, textes publicitaires, enseignes des gares, enseignes du Siège social désignant ses différents services, etc. Voici la liste des principales initiatives du CN dans divers domaines:

Service des voyageurs

—Nouveaux billets entièrement bilingues.

—Indicateur général. (C'est le premier indicateur général bilingue dans l'histoire des chemins de fer au Canada).

—Un plus grand nombre de dépliants, d'affiches et d'imprimés divers ont été publiés en français.

Relations extérieures

La revue des employés, «Keeping Track», a maintenant une édition française, «Au fil du rail» (1956).

—Le nouveau symbole de la Compagnie, «CN», a été adopté à cause de son caractère bilingue (Canadien National—Canadian National).

—Dans l'application du programme de rénovation visuelle, on utilise de plus en plus les deux langues.

Expansion industrielle et Immeubles

—On a donné le nom de «Place Ville-Marie» au vaste complexe du boulevard Dorchester.

—Une brochure: «Look to Canada for Expansion»
«Profitez du progrès économique du Canada».

—Plusieurs études économiques sur les possibilités industrielles.

Transport et Entretien

—Directives au personnel.

—Manuel sur l'entretien de la voie.

—Règles sur l'usage des draisines.

—Films et affiches du Service de sécurité.

Comptabilité

—Chèques bilingues.

—Mandats bilingues.

Hôtels

—Bilinguisme intégral au Reine Élisabeth.

—Au Château Laurier, à Ottawa, on a pris des dispositions pour rendre bilingues les enseignes et les imprimés, et pour répandre le bilinguisme chez les employés. Ainsi, les employés du nouveau restaurant «L'Auberge» qui auront affaire au public seront bilingues. En outre, des cours de français se donnent chaque jour pour permettre au personnel de se familiariser avec le français.

Matériel roulant

—On a commencé à rendre bilingues les avis et les menus dans tous les trains de voyageurs, ainsi que les indications sur les wagons à marchandises.

Service du personnel

—Avis aux employés.

—Brochure sur la caisse de retraite.

—Brochure sur la caisse de prévoyance.

—Directives.

—Imprimés sur la stimulation des ventes.

—Brochures à l'intention des diplômés d'universités.

—Formules de demande d'emploi.

Dans l'ensemble, on peut dire que de grands progrès ont été accomplis dans le domaine du bilinguisme. Les indications et avis aux gares et le long de la voie sont en ce moment l'objet d'un examen en vue d'assurer le respect du bilinguisme. Depuis quelque temps, les requêtes à la Commission des transports, ainsi que la documentation qui s'y rapporte, sont préparées dans les deux langues à l'intention des conseils municipaux et des services publics, lorsque la requête intéresse une municipalité de la province de Québec.

Un grand nombre de ces réalisations datent de plusieurs années et, en fait, le travail en cours n'est qu'une phase du vaste programme à long terme que nous avons entrepris.

5. Plans à long terme:

Lorsque le Conseil d'administration aura terminé l'étude du rapport définitif qui contient des objectifs à long terme, on passera à l'examen des diverses mesures à prendre pour y donner suite. L'idée générale du rapport est la reconnaissance du caractère bilingue du Canada et l'acceptation de ce fait sur le plan pratique. Nous nous efforçons de trouver le meilleur moyen de tenir compte de l'égalité des deux langues officielles afin de répondre aux besoins du public canadien et de permettre aux Canadiens français de réaliser leur ambition très légitime de jouer un rôle dans la Compagnie en bénéficiant de l'égalité des chances d'avancement.

Nous avons beaucoup réfléchi au facteur temps qu'implique la réalisation de projets d'une telle envergure. Les changements fondamentaux à apporter dans la composition des cadres dépendent dans une large mesure des classes d'âge auxquelles appartiennent les directeurs de nos services. Il est donc clair que nous ne pourrons remédier à la situation que par un ensemble de mesures échelonnées sur plusieurs années. Cependant, on prévoit qu'un changement évident se produira d'ici trois ans. En d'autres termes dans la réalisation de notre programme, nous devons nous fixer à la fois des objectifs à court et à long terme.

Le PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît. Monsieur Gordon, auriez-vous des précisions à apporter? Possédez-vous les statistiques pour usage subséquent et pour les questions?

M. GORDON: J'ai certaines données statistiques dont je puis me servir pour répondre aux questions spécifiques que des membres voudront bien me poser.

Le PRÉSIDENT: Je vous félicite au nom du comité pour ce mémoire. Je le trouve excellent. A mon avis, si chaque grande organisation manifestait à l'heure actuelle de telles intentions et si elle posait de tels gestes, nous serions bien en avance sur la Commission royale d'enquête sur le bilinguisme et le biculturalisme.

M. FORBES: M. Gordon aurait-il des données statistiques à nous donner au sujet du rapport?

Le PRÉSIDENT: Les voulez-vous en un seul groupe?

M. RIDEOUT: Je n'en fais pas la demande, c'est une simple suggestion. Je me demande si, arrivés à ce stade, elles ne se révéleraient pas utiles. Nous avons entendu beaucoup de «pour» et de «contre». J'étais présent lorsque l'ancien ministre assistait à la dernière séance. Certains m'ont dit: «Il n'a pas dit

cela» tandis que d'autres me disaient «Si, c'est bien ce qu'il a dit». Ne serait-il pas utile de rectifier la situation en permettant à M. Gordon de déposer au compte rendu les paroles qu'il a prononcées à la dernière séance advenant qu'il en possède la version?

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé à M. Gordon de répondre; il peut le faire.

M. GORDON: La lettre dont je parle au début de ma déclaration a été déposée. C'est la lettre que j'ai rédigée le 14 septembre. J'en ai parlé au premier ministre plus tôt cette année et, au cours de la conversation, il m'a dit: «Comment l'incident s'est-il produit? Quelle en est votre interprétation personnelle. Je voudrais connaître vos observations sur la genèse de l'affaire». Je lui ai répondu: «Je vais vous écrire une lettre pour vous faire connaître mon point de vue sur les circonstances qui ont engendré le malentendu».

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous nous donner lecture de cette lettre?

M. GORDON: Certainement. J'ai écrit la lettre à la demande du premier ministre. Elle est datée du 14 septembre et se lit comme il suit.

Société des chemins de fer Nationaux
du Canada,
Cabinet du président
C.P. 8100 Montréal 3 (P.Q.)

Le 14 septembre 1963.

Le T. H. Lester B. Pearson, M.A., LL.D., O.B.E., C.P.
Premier ministre du Canada,
Ottawa (Ont)

Monsieur le premier ministre,

A l'issue de notre entretien de mardi dernier, vous m'avez prié de vous exposer, dans ma perspective, les circonstances qui entourent l'allégation selon laquelle j'aurais, en termes injurieux, discrédité les aptitudes et la compétence des Canadiens français.

Je réponds que cette allégation est absolument fausse. Néanmoins je sais qu'elle a été répétée souvent, d'une façon ou d'une autre. Par conséquent je suis heureux d'avoir l'occasion d'essayer de mettre les choses au clair.

L'incident a eu lieu au cours des délibérations du Comité sessionnel des Chemins de fer, des Lignes aériennes et de la Marine marchande, pendant une discussion relativement courte à propos de l'emploi des Canadiens français et de leur participation dans l'administration des chemins de fer du National-Canadien. Les paragraphes qui en réfèrent sont imprimés dans: Volume N° 1, 19 novembre, pp. 59-66; Volume N° 3, 23 novembre, pp. 303-305; Volume N° 4, 28 novembre, pp. 313-317 (de la version anglaise).

Depuis lors, il y a eu de nombreuses versions sur ce qui a été fait. Beaucoup de reportages et de racontars (dans les journaux, à la radio et à la télévision, dans des discours et des lettres publiées) ont induit le public en erreur en donnant l'impression que j'ai parlé d'une façon insultante et dénigrante sur la compétence, l'aptitude et les qualités des Canadiens de langue française.

On a prétendu, par exemple, que j'ai affirmé que les Canadiens français sont «incompétents».

Je n'*ai pas* fait une telle déclaration. Je ne *ferai pas* une telle déclaration. Cela n'*est pas* mon opinion.

J'aurais dit qu'on ne trouverait nulle part des Canadiens français capables d'occuper des postes supérieurs au National-Canadien ni même de devenir aptes à les remplir.

Je n'*ai pas* fait cette déclaration. Dans le hansard il est consigné, et je le répète maintenant, «je ne veux pas insinuer, même pour un instant, que nous n'avons pas de Canadiens français compétents à notre service, en particulier dans la province de Québec, car, bien entendu nous en avons».

Peu après que le Comité parlementaire eût terminé ses séances et puisqu'on continuait à déformer de plus en plus les faits, j'ai jugé nécessaire de faire une déclaration sur ce sujet. C'est ce que j'ai fait le 29 novembre. En voici un extrait:

> «Dernièrement, des commentaires dans la presse, à la radio et à la télévision semblent créer dans l'esprit du public une impression qui fait grand tort aux Canadiens de langue française occupant des postes de hauts fonctionnaires ou d'autres emplois au National-Canadien. On a donné l'impression complètement fausse que les Canadiens français n'occupent pas des postes supérieurs et que nous ne sommes pas compétents. Je tiens à souligner que ces déclarations et insinuations sont fausses...
>
> «...De jeter un doute sur la compétence et l'intelligence de ces hauts fonctionnaires de langue française ou sur le rôle important qu'ils remplissent dans les activités de la compagnie, c'est leur rendre un mauvais service ainsi qu'à l'organisation entière. Rien dans ce que j'ai dit, à moins de déformations malicieuses et intentionnelles, ne peut servir à soutenir un tel énoncé...
>
> «...De plus, je nie catégoriquement avoir dit à aucun moment qu'il n'y a pas de Canadiens français ayant les qualités requises pour remplir des positions administratives dans les chemins de fer, ainsi que la *Presse Canadienne* l'a rapporté et les journaux divers l'ont publié.»

On a rapporté que j'avais dit que pas un Canadien français ne serait nommé à un poste supérieur, parce que ces postes sont accordés sur la base du mérite.

Voici en fait ce que j'avais dit: «... Aucune promotion ou aucune nomination ne se fera *simplement parce* que le candidat est un Canadien français».

Cette déclaration met simplement en évidence que nous avons recours à des dispositions justes envers le personnel. Notre Guide de la Direction sur la ligne de conduite et l'autorité consigne la ligne de conduite en ces termes précis:

> «Les postes vacants seront remplis par des employés de la compagnie à moins que pas un, dans tout le réseau, ne soit disponible qui possède le savoir, l'habileté et l'expérience requises ou bien qu'il ne soit pas possible ou avantageux de former quelqu'un pour occuper la position en temps voulu;
>
> «Celui qui sera choisi sera le mieux qualifié parmi un nombre, aussi considérable que les conditions le permettront, de candidats en puissance comprenant aussi des diplômés d'universités qui par leurs études spécialisées et leurs qualités personnelles sont tout à fait désignés pour occuper des postes déterminés.

On a dit que j'avais «insulté» les Canadiens français.

J'ai cherché avec attention et je n'ai rien trouvé qui puisse justifier cette accusation. Mes sentiments personnels envers mes compatriotes de la langue française (soit chez mes amis ou dans le monde des affaires) sont chaleureux et amicaux.

On a dit que je refuse d'admettre l'existence des Canadiens français et que j'ignore le «Fait français» au Canada.

Cela n'*est pas* vrai. On s'est donné la peine d'interpréter, d'une façon absurde, mon témoignage consigné dans le hansard. Voici ce qui est arrivé: répondant aux questions relativement aux Canadiens français employés par le National-Canadien, j'ai dit: «Je vais vous demander ce qu'est un Canadien français» et aussi «Je ne sais pas comment définir un Canadien français».

Tout ce que je voulais dire c'était que le fichier du personnel ne contenait pas d'information sur le groupe ethnique des employés. Une vérification basée seulement sur les noms de famille pourrait, dans bien des cas, induire en erreur.

Les faits sont sonsignés et sont là pour être lus. Néanmoins je reconnais qu'à la suite de ma présence au Comité parlementaire il y a eu un flot de critiques, de déformations, de malentendus et un malaise dans le public. Personne ne peut regretter plus que moi ce qui est arrivé. Le témoignage se résume en peu de mots comme vous le voyez. La discussion n'était pas ce qu'on pourrait qualifier de calme et de tranquille. Cela, bien entendu, ainsi que vous le savez, est le risque inhérent à un échange rapide des questions et réponses dans les comités qui sautent rapidement d'un sujet à un autre. Je ne m'en plains d'aucune façon.

Peu après la séance du Comité, en décembre 1962, dans une atmosphère beaucoup plus paisible, j'ai eu une entrevue avec le rédacteur de *La Presse*. Durant cette entrevue, j'ai fait mention du caractère biculturel du Canada et de la nécessité d'instituer une Commission royale afin d'étudier le caractère biculturel du Canada et les effets qui en découlent. Voici un résumé partiel de cette interview:

La Presse: Alors vous croyez au caractère biethnique du Canada.

M. Gordon: C'est un fait.

La Presse: Votre témoignage au Comité des chemins de fer a donné l'impression que vous ne reconnaissiez pas le fait.

M. Gordon: Et moi je n'ai pas reconnu mon propre témoignage en lisant les comptes rendus des journaux. On me fait même dire dans une citation: «Je n'emploierai plus jamais des Canadiens français». Voilà des mots que je n'ai jamais prononcés.

La Presse: Je ne me reporte ni aux rapports des journaux ni aux commentaires de la télévision, mais à la transcription officielle de votre témoignage. En réponse à la question posée par un membre du Parlement vous avez dit: «Je ne sais pas comment définir un Canadien français. Mais je vais dire ceci: Ils (les vice-présidents du National-Canadien) sont tous Canadiens.» Et plus loin vous avez affirmé: Il y a des Canadiens de langue française dans le conseil d'administration, si c'est cela que vous voulez savoir». Pour n'importe quel Canadien français qui vous écoute, ces deux phrases veulent dire que vous niez l'existence même du Canada français et du caractère biculturel du Canada.

M. Gordon: Je veux bien admettre que ces réponses ont été malheureuses, si elles ont créé cette impression.

La Presse: Mais pourquoi les avez-vous faites?

M. Gordon: Connaissez-vous l'atmosphère dans laquelle les séances des comités se tiennent? On vous lance une question tout d'un coup. Vous ne vous y attendez pas et vous devez y répondre du tic au tac. Si j'ai créé l'impression que, selon moi, il n'existait pas de Canadiens français, ce n'était certainement pas mon intention...

«...Je crois que la meilleure solution serait de former une commission royale afin d'étudier la question du biculturisme au Canada et les conséquences de ce fait; ceci non seulement au

National-Canadien mais partout; dans la fonction publique, dans les grandes industries et toutes les organisations d'utilité publique. Loin d'avoir des objections contre une étude de ce genre, je considère que c'est le meilleur moyen d'arriver à une connaissance réelle et scientifique des problèmes en cause et de formuler des solutions satisfaisantes . . .

Le fait d'avoir, en public, suggéré et approuvé la formation d'une commission royale a reçu l'approbation universelle de la presse de langue française.

Depuis l'an dernier, cependant, les critiques et les commentaires ont continué d'apparaître de temps à autres, et peut-être se demande-t-on ce que j'ai fait pour dissiper ces malentendus. En considération d'autres sujets de malaise dans la province, je me suis gardé, depuis décembre dernier, de faire des remarques en public. J'ai trouvé que tout autre débat public pourrait aggraver une situation déjà épineuse et provoquerait une grande inquiétude dans le public. Cette situation a causé des tragédies et du chagrin à des particuliers, à leurs familles et à leur parenté.

Cependant, dans la compagnie même, nous avons beaucoup étudié le problème dans son ensemble, révisant les procédés et méthodes d'embauchage, de formation et d'avancement. Nous avons fait des études spéciales sur le meilleur moyen d'admettre l'égalité des deux langues officielles pour faire face aux besoins du public canadien, et aussi pour s'assurer comment les Canadiens français peuvent réaliser leurs ambitions bien légitimes de jouer dans la compagnie un rôle fondé sur l'égalité des opportunités et des talents. Dans ce but, nous avons établi un programme hardi et positif, un programme qui, je vous l'assure, se comparera très favorablement avec n'importe quelle section de la fonction publique fédérale et de fait avec n'importe quelle compagnie ayant un champ d'activité national et international. Si vous êtes intéressé, je serai heureux de vous en envoyer les détails.

J'ai eu une vie active dans les affaires pendant assez longtemps au Canada et jamais je ne me suis livré, à *aucune espèce* de procédés injustes dans le recrutement du personnel dans aucune affaire ou organisation sous ma direction. Depuis que je suis au National-Canadien, j'ai insisté pour que les mêmes chances d'emploi ou d'avancement soient données à tous les candidats.

Je me rends tout à fait compte que, de nos jours, on examine de près le sens profond de la Confédération qui comporte une réaffirmation de certains droits et aspirations nationales. Notre Compagnie a joué un grand rôle dans le développement du Canada. Nous en sommes très conscients et très fiers, et notre but est de servir non seulement les besoins du pays en fait de transport, mais aussi de servir la cause de l'unité nationale; une unité qui doit être fondée sur l'association complète et accepté de tous les Canadiens de langues française et anglaise.

Votre dévoué,

C'est la lettre que j'ai écrite au premier ministre sur sa demande. Je ferais aussi bien de lire sa réponse datée du 24 septembre, qui contient ce qui suit:

«Cher monsieur Gordon:

J'ai bien reçu votre lettre du 14 septembre et je vous en remercie. Vous y parlez des allégations qui ont été faites, que vous auriez dénigré les aptitudes et la compétence dans les affaires des Canadiens de langue française.

J'apprécie l'information contenue dans cette lettre, qui m'assure que vous ne croyez pas dans le favoritisme sous aucune forme et que vous

n'avez pas employé des méthodes préférentielles dans le recrutement, surtout des distinctions injustes, ce qui constituerait une violation du pacte d'association complète et acceptée de tous les Canadiens de langues française et anglaise.

Avec mes meilleurs sentiments

Votre bien dévoué

Signé: L. B. Pearson»

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'espère qu'après avoir entendu le contenu de cette lettre, nous pouvons maintenant continuer notre discussion sur un autre sujet, plutôt que sur cette lettre et sur des choses qui sont arrivées l'an dernier.

M. FISHER: Je demanderais à monsieur Gordon s'il a déjà reçu un rapport ou bien s'il a eu l'occasion de faire une comparaison des renseignements contenus dans les questionnaires envoyés à tous les employés?

M. GORDON: Je vais vous en parler. J'ai l'intention de faire une déclaration sur notre situation statistique. Je veux la préfacer en disant que nos dossiers de personnel ne font pas mention de l'origine ethnique. La raison de ce manque d'information se trouve dans le mémoire publié en 1953, par la section des Relations industrielles du ministère du Travail concernant la Loi sur les justes méthodes d'emploi au Canada. Ce mémoire dit: «le principe souligné dans l'article quatre, paragraphe cinq de la Loi est que la race, la nationalité d'origine, la couleur ou la religion d'un personne affecte très rarement l'exécution de son travail et ne devraient pas normalement faire partie des questions posées au candidat.» Je fais cette citation afin d'expliquer pourquoi nos fichiers ne contiennent pas ces renseignements.

Nous avons pu cependant rassembler quelques statistiques, basées sur un compte fait en se basant sur l'apparence des noms et, plus récemment, par un questionnaire spécial qui a été envoyé à tous les employés. Le but de ce questionnaire était de: *a*) connaître les données à jour sur les connaissances linguistiques des employés, *b*) connaître leur emploi préféré et *c*) avoir des renseignements sur les groupes, ce qui pourrait être utile à la commission royale d'enquête sur le bilinguisme et le biculturisme.

Le questionnaire est paru le 3 octobre. Je veux que l'on sache que tout était volontaire, et pas un employé n'avait à répondre s'il ne le désirait pas. Cependant, nous leur avions expliqué qu'en répondant aux questions, ils nous aideraient à éclaircir le sujet en général. Les rapports, en entier, ne sont pas encore classifiés mais, d'après ce que nous pouvons déjà voir des renseignements reçus et des études préliminaires, ils indiquent ce qui suit: Tout d'abord, je devrais dire que 83,454 formules ont été effectivement envoyées. C'est le total d'après la machine enregistreuse; les données sont obtenues de la calculatrice électronique, sous forme de cartes perforées au fur et à mesure que nous recevons une réponse. Jusqu'ici, nous avons reçu 64 p. 100 des réponses. Celles-ci ont été analysées, et sur la base de ces 64 p. 100 de réponses et des renseignements additionnels que nous pourrions avoir, voici ce qui est révélé. Vous serez d'accord que 64 p. 100 font un échantillon assez concluant, et je suis certain que, lorsque nous en aurons reçu d'avantage—nous en avons déjà reçu d'avantage mais je m'en tiens à 64 p. 100—nous obtiendrons une réponse au questionnaire qui sera assez complète.

En ce qui concerne la question sur les origines ethniques, 25 p. 100 de tous nos employés à travers le Canada indiquent qu'ils sont d'ascendance française. Dans la région du Saint-Laurent, laquelle comprend ce que je pourrais appeler la section du Canada français, ou bien la section où le français est d'usage courant, 59 p. 100 des employés indiquent qu'ils sont d'ascendance française.

Quant à la question sur les aptitudes linguistiques, 27 p. 100 des employés dans l'ensemble du réseau ferroviaire se disent bilingues, 61 p. 100 des employés dans la région du Saint-Laurent disent la même chose, et 14 p. 100 des employés dans la région du Saint-Laurent parlent uniquement le français.

Maintenant, pour ce qui est de la langue que les employés préfèrent utiliser au travail, 14 p. 100 de l'ensemble des employés préfèrent parler uniquement le français. C'est le même pourcentage que celui de l'unilinguisme français dans la région du Saint-Laurent. Je le répète, 14 p. 100 des employés préfèrent se servir uniquement de la langue française au travail; 8 p. 100 des employés dans l'ensemble du réseau préfèrent se servir des deux langues; 43 p. 100 des employés dans la région du Saint-Laurent préfèrent parler uniquement le français au travail, et 20 p. 100 des employés dans cette même région préfèrent se servir des deux langues.

Nous avons aussi des statistiques traitants des données sur les origines ethniques. Celles-ci montrent les antécédents et les endroits d'où viennent les employés. Les ascendances que s'attribuent les employés sont: britannique, 49.6 p. 100; française, 24.9 p. 100; allemande, 4.1 p. 100; italienne, 3 p. 100; néerlandaise, 1.1. p. 100; scandinave, 1.9 p. 100; slave, 8.5 p. 100; diverses, 6.9 p. 100. Ces chiffres s'appliquent aux 64 p. 100 des réponses dont j'ai parlé.

J'ai d'autres données ici, mais je vous ai présenté celles qui importent; vous avez peut-être d'autres questions à me poser.

M. PUGH: Alors, monsieur Gordon, le quart de ceux qui ont répondu seraient d'ascendance canadienne-française, c'est-à-dire que 25 p. 100 se sont attribué l'origine canadienne-française.

M. GORDON: Pour tout le Canada; 59 p. 100 des employés dans la région du Saint-Laurent s'attribuent l'ascendance française; je parle de la région que j'appelle le Canada français. Vous ne vous opposez pas à cette description, monsieur Grégoire?

M. GRÉGOIRE: Non.

M. PUGH: C'est un assez bon rapport sur le nombre total des employés qui sont bilingues.

M. GORDON: Des employés de la région du Saint-Laurent, 61 p. 100 se disent bilingues.

M. PUGH: Ce que je veux dire, c'est que 25 p. 100 de ceux qui ont répondu représentent une forte partie de l'ensemble.

M. GORDON: J'avoue que les pourcentages m'ont causé une surprise. Je ne les aurais pas cru si élevés. Cette analyse se rapporte entièrement aux faits, étant fondée sur les réponses fournies par les individus eux-mêmes. Nous n'avons pas formé de jugement. Nous avons dit, «Que pensez-vous être?» et l'individu nous a fourni la réponse lui-même.

M. FISHER: J'aimerais savoir le pourcentage de vos employés qui travaillent dans la région du Saint-Laurent.

M. GORDON: Je puis vous dire cela.

M. VAUGHAN: Je dirais environ 20,000.

M. GORDON: Nous avons les chiffres pour chaque province. J'aimerais voir si nous les avons pour chaque région.

M. GRÉGOIRE: Quelle est la différence entre une province et une région? Combien de régions y a-t-il?

M. GORDON: Il y en a cinq.

M. FISHER: Veuillez me dire les chiffres pour chaque province.

M. GORDON: Ce relevé nous montre: Terre-Neuve, 5,245; Île du Prince-Édouard, 953; Nouvelle-Écosse, 4,713; Nouveau-Brunswick, 6,813; Québec, 21,994; Ontario, 23,274; Manitoba, 12,167; Saskatchewan, 3,786; Alberta, 6,263; Colombie-Britannique, 5,213.

Le total pour toutes les provinces est de 90,421.

Ce chiffre ne comprend pas nos employés aux États-Unis ni ceux qui sont outre-mer.

M. FISHER: Quel pourcentage de votre voie ferrée est dans la province?

M. GORDON: Je crois que cela est indiqué dans le rapport.

M. VAUGHAN: Dans le rapport, c'est indiqué pour chaque région.

M. GORDON: Les chiffres pour chaque province sont: Terre-Neuve, 705.5 milles; Île du Prince-Édouard, 278.6 milles; Nouvelle-Écosse, 952.2 milles; Nouveau-Brunswick, 1,301 milles; Québec, 3,264.7 milles; Ontario, 5,370.9 milles; Manitoba, 3,117.5 milles; Saskatchewan, 4,411.5 milles; Alberta 2,195.3 milles; Colombie-Britannique, 1,455.6 milles. La somme totale pour toutes les provinces est 23,052.8 milles.

M. FISHER: On peut donc conclure que les longueurs de voie dans la province de Québec et dans, disons, la province de Manitoba sont à peu près égales, et pourtant vous avez un plus grand nombre d'employés dans le Québec qu'au Manitoba. Serait-ce parce que votre bureau principal est à Montréal?

M. GORDON: Ce serait une partie de la raison. Aussi, bien sûr, la circulation aux environs de Montréal est très encombrée.

M. FISHER: Vous n'avez pas un plan de la circulation dans chaque région?

M. GORDON: J'en ai déjà eu un.

M. VAUGHAN: Il est difficile d'analyser la circulation par province.

M. FISHER: Ce qui m'intéresse, c'est en comparant les longueurs de voie du Québec et de l'Ontario, nous constatons que le Québec semble avoir eu l'avantage sur l'Ontario en ce qui concerne les emplois au National-Canadien.

M. GORDON: Je crois que la conclusion est juste.

M. FISHER: En d'autres termes, la province de Québec tire un certain avantage du fait que le National-Canadien est centralisé à Montréal.

M. GORDON: Comme je l'ai indiqué dans mon rapport, la présence du bureau principal à Montréal crée des emplois pour les Canadiens français, et surtout à l'échelon supérieur.

M. GRÉGOIRE: Et aussi, peut-être, parce que dans la province de Québec vous désservez en moyenne plus de municipalités dans un rayon de cent milles qu'au Manitoba. Vous désserviriez un plus grand nombre de municipalités dans une province comme le Québec.

M. BALCER: Il se peut que, dans le passé, le Québec n'aie pas eu sa part équitable de chemins de fer par rapport aux autres provinces.

M. GORDON: Monsieur Balcer, sauf votre respect, je ne suis pas d'accord; comme vous le savez, cette affirmation a déjà été faite mais je puis la réfuter.

M. BALCER: Je crois que la question qu'a posée M. Fisher est aussi bête que la mienne. Nous savons tous que Montréal est la métropole du Canada.

M. FISHER: Je n'admets pas qu'on me dise que ma question est bête.

M. BALCER: Vous essayez de prouver que nous demandons un certain favoritisme.

M. FISHER: Je veux qu'on comprenne que, eu égard aux longueurs de voie et aussi, je présume, eu égard à la densité de la circulation, le National-Canadien fournit plus d'emplois dans la province de Québec que dans toute autre province; c'est un point que nous devons retenir.

M. BALCER: Eh bien, il y a une section de voie dans le nord de l'Ontario où il n'y a qu'une gare sur un parcours de 100 milles, et il y a aussi la section entre Montréal et Ottawa.

M. FISHER: Oui, et il y a aussi des sections de voie entre Kingston et Toronto.

M. GRÉGOIRE: Si vous étiez attentifs aux questions, je suis certain que vous seriez satisfait.

M. FISHER: Il conviendrait mieux que vous, les «critiqueux», cessiez de grommeler et voyiez plutôt les avantages que vous recevez.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je ne crois pas que cette discussion exige que nous nous chantions des bêtises. Je crois que les faits peuvent être établis à seule fin de renseigner.

M. FORBES: Monsieur Gordon, quelle est la longueur de voie au Manitoba?

M. GORDON: Si vous le permettez, je m'occuperai d'abord de la question qu'a posée M. Balcer. J'ai un long exposé traitant de notre situation dans le Québec, et je n'en lirai qu'un paragraphe:

> Depuis la guerre, le National-Canadien a construit plus de nouvelles lignes que tout autre chemin de fer en Amérique du Nord. C'est dans le Québec que nous avons commencé. Nous y avons construit plus de milles de nouvelles voies que dans toutes les autres provinces réunies. L'exploitation des vastes ressources naturelles du Québec en a profité dans la même mesure.

Je n'ai rien voulu laisser dans le compte rendu qui indiquât que les choses sont autrement.

M. BALCER: Mais vous faites construire les voies où elles sont nécessaires et où c'est économiquement faisable.

M. GORDON: Vous avez raison. Mais, je veux dire que nous avons bien desservi le Québec. On a souvent dit que le Québec n'a pas été bien desservi par les voies du National-Canadien, et c'est absolument faux.

Nous faisons construire des lignes où le volume d'affaires l'exige; nous le faisons volontiers car cela fait accroître notre chiffre d'affaires. Nous ne l'avons pas fait comme faveur; mais le fait demeure que, à la date de cette déclaration, nous avons fait construire plus de nouvelles voies au Québec que dans toutes les autres provinces réunies.

M. BALCER: C'est peut-être parce que nous avons les ressources naturelles dans le Québec. Il y a là moins de suppressions de services que dans toutes les autres provinces.

M. FORBES: Puis-je maintenant avoir la réponse à ma question? Quelle est la longueur totale des voies du National-Canadien dans le Manitoba?

M. GORDON: Elle est de 3,177.5 milles.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je crois qu'en faisant des comparaisons, comme nous l'avons fait jusqu'ici, nous nous éloignons du sujet principal. Si vous voulez faire des comparaisons, je puis en apporter plusieurs, mais je n'aimerais pas aborder une telle discussion en ce moment-ci.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous continuer à poser nos questions?

M. GORDON: Quelle était la question?

Le PRÉSIDENT: M. Forbes voulait savoir quelle est la longueur totale des voies dans le Manitoba?

M. GORDON: Je lui ai donné la réponse.

M. BÉCHARD (*Interprétation*): Monsieur le président, je ne veux pas qu'on pense que j'essaie de plaire aux administrateurs du National-Canadien, et surtout au président, M. Donald Gordon; mais je crois, ayant lu sa déclaration, que pour être justes nous devons féliciter, comme je le fais présentement, les dirigeants du National-Canadien; nous devons féliciter en particulier, M. Gordon pour les efforts qu'il a déployés depuis quelque temps pour améliorer le sort des Canadiens français au réseau du National-Canadien.

Je crois que c'est là un exemple que pourraient suivre plusieurs autres compagnies, surtout celles de la Couronne. Si M. Gordon voulait bien donner sa recette à d'autres compagnies, je crois que le bilinguisme ferait du progrès dans ce pays.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je propose que la séance soit levée; nous sommes ici depuis plus de trois heures.

M. FISHER: Il me semble que nous devrions finir cette discussion.

M. GRÉGOIRE: Pas avant 6 heures. Si nous ajournions maintenant je pourrais faire du travail nécessaire qui m'attend dans mon bureau.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, à quelle heure voulez-vous vous réunir ce soir? Je crois qu'en nous réunissant à 7 h. 30, nous pourrions probablement terminer ce soir.

M. BALCER: Seriez-vous d'accord pour 8 heures?

Le PRÉSIDENT: J'avais espéré que nous essaierions d'en finir avec ceci, mais si vous préférez que la réunion ait lieu à 8 heures, je suis d'accord.

M. GORDON: Pourrions-nous commencer à 7 h. 45?

M. BALCER: Huit heures.

M. FISHER: C'est bien, il nous peinerait de vous retenir loin de votre auditoire national.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que notre réunion de ce soir ait lieu à 7 h. 30, 7 h. 45, ou 8 heures.

Des VOIX: Huit heures.

Le PRÉSIDENT: Nous n'aurions pas à nous réunir demain matin si nous finissions ce soir.

M. LLOYD: Compte tenu de la déclaration de M. Gordon, je croirais que mes collègues pourraient finir ce soir.

Je voudrais ajouter aux compliments adressés à M. Gordon par M. Béchard. Je considère ce rapport comme étant très complet et très au fait.

C'est l'une des raisons qui me font croire que ce comité n'est pas inutile après tout. Je crois que ce rapport réduira de beaucoup le nombre de questions à poser.

Je ne suis pas si bien au fait de ce problème dans le Québec que le sont les députés québecois. Je peux me tromper, mais je pense que nous pourrions en finir avec cette section dans un intervalle de 20 minutes, et nous pourrions alors nous réunir un peu plus tard ce soir, pour étudier la fin du rapport. Je ne demande pas mieux que de rester.

M. BALCER: J'aimerais ajouter mes remarques aux paroles de M. Béchard.

Le PRÉSIDENT: La séance est levée jusqu'à 8 heures ce soir.

SÉANCE DU SOIR

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre, Nous continuerons à partir de là où nous nous sommes arrêtés à 6 heures. Monsieur Grégoire?

M. GRÉGOIRE: Je veux poser une question à M. Gordon. A Montréal, il y a une société qui s'appelle la Société Saint-Jean-Baptiste, laquelle est la société nationale des Canadiens français. Cette société a lancé une campagne qu'elle a nommée «Visage Français», ou «French Image». Ils font le tour des édifices et suggèrent des moyens d'améliorer le bilinguisme à Montréal.

M. GRÉGOIRE: Consentiriez-vous à ce qu'un de vos agents des relations extérieures fasse une tournée avec deux ou trois délégués de la Société St-Jean-Baptiste? Consentiriez-vous que ces gens fassent le tour de tous vos édifices et à recevoir leurs propositions sans vous en formaliser?

M. GORDON: Oui, nous serons très heureux de les recevoir.

M. FISHER: Puis-je poser une question? Qu'est-ce que la Société St-Jean-Baptiste? J'en ai entendu parler mais je veux plus de détails. J'ai compris, d'après les commentaires que j'ai lus dans la presse de langue française, que cette société ne représente pas vraiment les Canadiens français.

M. GRÉGOIRE: Elle est reconnue comme étant la société nationale des Canadiens français. Ce que vous avez lu dans la presse a pu être au sujet d'une autre société. Celle-ci est reconnue comme étant la société nationale. Vous parlez peut-être de l'Ordre de Jacques-Cartier.

M. FISHER: Voulez-vous dire que la Société St-Jean-Baptiste est l'association qui exprime le point de vue des Canadiens français?

M. GRÉGOIRE: Non, je ne dirais pas nécessairement cela. Elle n'est pas une société officielle mais elle est une des plus anciennes sociétés canadiennes-françaises.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous procéder avec les chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GRÉGOIRE: Donc je peux leur dire que vous les recevrez?

M. GORDON: Oui, nous serons heureux de les recevoir. Nous sommes heureux de recevoir toute personne qui veut se renseigner sur nous.

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, je vois que vous avez nommé un nouveau vice-président au cours de l'année, M. Maurice Archer.

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Êtes-vous satisfait de lui?

M. GORDON: Oui, définitivement. Il s'est très bien adapté à notre organisation. Il a été très bien accueilli et il fait un travail excellent.

M. GRÉGOIRE: Il est aussi compétent et aussi efficace que tout autre vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GORDON: Je ne sais pas comment vous définissez cela. Tout ce que je peux dire, c'est qu'il remplit la tâche à laquelle nous l'avons affecté et d'une manière très satisfaisante.

M. GRÉGOIRE: Aussi satisfaisante que tout autre vice-président?

M. GORDON: Comment peut-on définir la satisfaction? Je ne sais pas. Je ne ferai pas de comparaison. Je dirai qu'il exerce ses fonctions d'excellente manière et j'en suis absolument satisfait.

M. GRÉGOIRE: Donc vous nous avez donné la preuve, ou peut-être que je devrais dire qu'il nous a donné la preuve que l'on peut trouver des Canadiens français capables d'occuper de telles fonctions.

M. GORDON: Si nous en avons de disponibles au moment voulu. Naturellement il y a eu une démission d'un poste de vice-président au Service des

Recherches et du Développement, et à ce moment-là, nous étions dans l'embarras d'avoir un remplaçant et en hâte. D'ailleurs, il s'est trouvé que je connaissais M. Archer; je le connais depuis quelques années. Je connaissais les qualités de M. Archer et je pouvais l'approcher pour voir s'il était consentant à venir chez nous. Je peux bien vous dire, cependant, que j'ai eu fort à faire pour le convaincre qu'il serait mieux ou aussi bien au National-Canadien que dans la situation qu'il occupait. Il ne voulait pas laisser son emploi, mais j'ai pu le persuader qu'il y avait un avenir pour lui au National-Canadien, et il décida de faire le changement.

M. GRÉGOIRE: Il y a 18 millions de Canadiens au Canada, selon le recensement.

Des hon. MEMBRES: Dix-neuf millions.

M. GRÉGOIRE: Les dernières statistiques montraient 18,600,000.

M. MCILRAITH: Dix-neuf millions.

M. GRÉGOIRE: Il y a six millions de Canadiens français sur ce nombre.

Des hon. MEMBRES: Cinq millions.

M. GRÉGOIRE: Six millions.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre. Messieurs, il est évident que vous n'allez pas tous à la même école ou que vous ne lisez pas tous les mêmes livres. Il y a environ 19 millions d'habitants et environ 5½ millions de Canadiens français au Canada, tranchons cela de cette manière.

M. GRÉGOIRE: Consentiriez-vous... et je ne vous demande pas de retirer un vice-président de sa fonction... au cours des années, lorsque les positions deviendront vacantes, à établir la même proportion au conseil d'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GORDON: N'allons pas tomber dans la confusion où nous nous sommes déjà trouvés. Vous ne parlez pas du conseil d'administration, je suppose, comme de celui, qui figure sur la feuille verte du rapport?

M. GRÉGOIRE: Non.

M. GORDON: Vous pensez à la direction?

M. GRÉGOIRE: «Board of directors» est conseil d'administration et «administration» est direction.

M. GORDON: Il y a eu confusion l'an dernier et je ne veux pas que cela se répète. Vous parlez vraiment de la direction comme étant distincte du conseil d'administration?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. GORDON: Comme je l'ai dit dans mon exposé, la question de savoir si un homme est Canadien français ou Canadien anglais ou tout autre Canadien n'a rien à voir avec la nomination quand il y a un poste vacant. Nous choisirons l'homme le mieux qualifié. En nous fondant sur le nouveau visage que nous avons pris en ce qui concerne les opportunités disponibles pour le personnel canadien-français dans notre politique de recrutement, je croirais que sur une période d'années, il y aura des Canadiens français disponibles au bon moment et qu'ils établiront leur compétence. Mais nous n'avons pas d'ouvertures pour des vice-présidents à chaque année; ce n'est qu'une question de hasard et de date si un poste devient vacant.

M. GRÉGOIRE: C'est pourquoi j'insistais au début que je ne voulais pas que vous révoquiez un vice-président pour en nommer un autre. Ce n'est pas ce que je demanderais.

M. GORDON: Je pense que c'est énoncé dans ma déclaration.

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, je pense que votre rapport de cet après-midi était très clair. En fait, j'ai été surpris... et j'emploie ce terme dans

un sens favorable... de votre rapport. Vous nous avez donné des statistiques, vous nous avez donné des chiffres et mieux encore—et cela pourrait surprendre mon ami M. Fisher—je pense que vous avez compris mieux que beaucoup d'autres ce qu'est le bilinguisme; vous ne parlez pas de multilinguisme. J'étais réellement content de voir que vous parliez de bilinguisme au Canada plutôt que d'employer le terme bilinguisme au Québec. C'est une chose que beaucoup de gens ne comprennent pas, et j'en étais surpris.

M. FISHER: Posez votre question.

M. GRÉGOIRE: J'arrive à ma question. J'aimerais avoir des commentaires sur certains points qui peuvent être peu importants mais qui peuvent jeter de la lumière sur quelques faits contenus dans le rapport. Il y a environ un mois j'ai envoyé un télégramme et j'ai reçu ce compte que je tiens dans la main. Le compte est complètement en anglais.

M. VAUGHAN: C'est une vieille formule.

M. GRÉGOIRE: J'ai reçu cette facture il y a environ une semaine.

M. VAUGHAN: Ils ont des nouvelles formules bilingues.

M. GORDON: Nous ne voulons pas jeter les vieilles formules mais quand elles seront toutes écoulées nous commencerons à utiliser les nouvelles. C'est mon sang d'écossais qui se fait valoir. Je déteste le gaspillage. Je veux qu'elles soient utilisées et alors nous passerons aux nouvelles.

M. VAUGHAN: La nouvelle formule a le nouveau symbol du CN.

M. GRÉGOIRE: Je vous approuve de ne pas gaspiller l'argent des contribuables. Nous devons comprendre que quiconque reçoit ces formules saura que ce sont les anciennes et qu'il y aura un changement.

M. GORDON: C'est une période de transition.

M. GRÉGOIRE: Un de mes amis de la tribune des journalistes ici est allé en France et il s'est rendu au bureau du National-Canadien à Paris où on lui a donné des prospectus rédigés en anglais seulement à Paris en France. Est-ce du vieux stock aussi?

M. GORDON: Je me demande s'il avait fait sa demande en français.

M. VAUGHAN: Le gérant là-bas est un Parisien.

M. GRÉGOIRE: Ces textes ne sont pas bilingues, ils sont en anglais seulement.

M. GORDON: S'il l'avait demandé en français je suis sûr qu'il l'aurait eu en français.

M. VAUGHAN: Le bureau de Paris est un bureau français. Il y a maintenant une nouvelle enseigne qui a été placée sur l'édifice récemment. Le symbole CN est sur le devant de l'édifice à Paris.

M. GRÉGOIRE: Les nouveaux prospectus avec la nouvelle enseigne. Vous avez mentionné des changements dans les nominations au cours de l'an dernier. Durant une couple de mois j'ai reçu votre revue «Keeping Track» dans laquelle sont inscrites toutes les nominations faites à chaque mois. Comme exemple, en novembre 1962, il y eut 22 nominations qui ont paru dans la revue, et sur les 22 il y avait trois Canadiens français.

M. GORDON: Oui, mais vous devrez regarder à leur localité. Vous ne pouvez pas juger d'après un seul numéro de la revue. Il vous faut juger sur l'ensemble d'une année entière pour porter jugement, car nous pouvons avoir des nominations à faire, par exemple à Vancouver et cela pourrait arriver au moment que cette édition particulière de la revue est publiée. Si vous prenez un numéro isolément, vous ne pouvez pas porter jugement; il vous faut considérer la localité des nominations et je pense qu'elles se passent d'explications.

M. GRÉGOIRE: Je vois dans cette liste «Montréal», «Montréal», «Montréal», «Montréal», «Montréal», «Montréal».

M. PUGH: Il n'y a aucune indication qu'ils ne peuvent pas parler français? Peut-être qu'une bonne majorité de ceux-là sont bilingues.

M. GRÉGOIRE: Ceux-ci sont anglais.

M. GORDON: Il faudrait que nous les analysions pour le savoir. Il arrive justement que c'est un groupe de nominations pour ce mois en particulier, et il se peut que dans un autre mois nous ayons plus de Canadiens français. Cela dépend de la date des nominations et des vacances qui se produisent.

M. VAUGHAN: Est-ce que vous avez vu l'édition de novembre?

M. GRÉGOIRE: Vous avez mentionné plusieurs nouvelles nominations. Pourriez-vous nous donner des statistiques concernant les nouvelles nominations pour un an?

M. GORDON: Oui, nous pourrions réunir ces données. Il suffit de coordonner les annonces de nominations dans les numéros de la revue.

M. GRÉGOIRE: Il y a une autre sorte de statistiques que j'aimerais avoir. En février ou mars je suis allé au nord de Montréal à un endroit où il y avait des employés des Chemins de fer Nationaux qui suivaient des cours ou des études pour obtenir de l'avancement.

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Sur 21, je pense qu'il y avait huit ou neuf Canadiens français et certains d'entre eux sont venus me voir. J'étais à l'hôtel Chantecler. Ils m'ont dit qu'il y a eu beaucoup d'améliorations depuis décembre dernier. Seriez-vous capable de nous donner quelques statistiques démontrant combien de vos employés ont suivi ces cours réguliers. Je pense que ce sont des cours ou des études qui durent 15 jours.

M. GORDON: Oui, nous pourrions faire cela. Nous avons un assez grand nombre de cours de formation et nous pouvons facilement en faire l'analyse.

M. GRÉGOIRE: Seriez-vous capable de nous donner ces statistiques aussi?

M. GORDON: Les voulez-vous pour verser au compte rendu du Comité ou voulez-vous que nous vous les envoyions directement?

M. VAUGHAN: J'aimerais seulement faire une remarque au sujet de la revue. Elle est publiée en français et en anglais. Recevez-vous «Au Fil du Rail»?

M. GRÉGOIRE: En fait j'en ai reçu un exemplaire. J'en ai eu un avec la lettre de M. Gordon à M. Pearson, mais je l'ai reçu en anglais.

M. GORDON: Est-ce que vous l'aviez demandé en français?

M. GRÉGOIRE: Non, je ne l'avais pas demandé en français ni en anglais.

M. VAUGHAN: M. Harris, notre directeur des relations extérieures est ici. Je suis certain que la revue est envoyée aux députés.

M. HARRIS: Elle est envoyée à chaque député dans la langue de son choix. Il y a environ cinq mois nous avons envoyé une lettre à tous les députés leur demandant s'ils recevaient ce qu'ils avaient demandé. Nous avons fait cinq ou six corrections à ce moment-là.

M. GORDON: Aviez-vous un doute sur le choix fait par M. Grégoire?

M. LLOYD: Il pensait que le nom était M. MacGregoire!

M. VAUGHAN: Ensuite, dans «Au Fil du Rail» la liste des nominations peut être différente de la liste des nominations figurant dans la version anglaise «Keeping Track». Vous trouverez dans l'édition de «Au Fil du Rail» que certaines nominations sont différentes.

Nous verrons à ce que vous receviez la version française de la revue; vous pouvez garder celle-ci, si vous voulez.

M. GRÉGOIRE: J'ai la version anglaise.

M. GORDON: Vous comprenez, n'est-ce pas, que ces nominations sont simplement dans la revue comme matière d'intérêt? Elles ne comprennent pas nécessairement toutes les nominations. Elles sont des nominations qui rendent la revue intéressante pour les gens qui la reçoivent.

M. VAUGHAN: Il y aurait plus de noms de Canadiens français dans la revue française.

M. GRÉGOIRE: Je remarquais qu'il y en a 11 sur 33 dans cette édition. Nous serait-il possible de recevoir, non pas des noms, mais des statistiques de ceux qui suivent ces cours de promotion ou d'avancement, puis combien ont réussi dans ces cours? Je ne veux pas dire que je veux les noms, j'aimerais seulement avoir les nombres.

M. VAUGHAN: Vous voulez dire les cours d'instruction et de travaux pratiques?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. GORDON: Nous pouvons vous en obtenir une ventilation.

M. GRÉGOIRE: Et j'aimerais savoir combien réussissent à ces jours. Je ne veux pas de noms, seulement les statistiques.

M. GORDON: Je suis certain que nos employés du service du personnel ont les statistiques et nous les rassemblerons pour vous et vous les ferons parvenir.

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, j'ai préparé une liste de questions et vous vous souviendrez que je vous ai envoyé une liste de 223 questions. Je crois que votre rapport a donné la réponse à beaucoup d'entre elles, mais il y a certains point sur lesquels j'aimerais bien recevoir des renseignements.

Ce que je voudrais savoir (c'est peut-être difficile pour vous), c'est le nombre de nominations dans le groupe de la direction, par exemple. Auriez-vous le même renseignement quant à la direction du National-Canadien?

M. GORDON: Des statistiques de quelle nature? Répondant à vos questions?

M. GRÉGOIRE: Oui, concernant le bilinguisme. J'aimerais avoir le même genre de renseignement, mais séparément pour la direction.

M. VAUGHAN: Les chiffres que M. Gordon nous a donnés cet après-midi contiennent ce renseignement.

M. GORDON: Oui, ils concernent toutes les classes d'employés. Je vous ai dit que nous avons pour commencer envoyé environ 83,000 formules, plus tard ce chiffre est monté jusqu'à 100,000. Cela comprenait tous nos employés canadiens, y compris moi-même. Après avoir complété mon propre questionnaire, j'y ai jeté un regard et j'ai décidé que je ne m'emploierais jamais! Je n'ai pas les qualités requises!

M. GRÉGOIRE: Pourquoi?

M. GORDON: En vérité, à cause d'un manque d'instruction fondamentale et d'un élément de stupidité qui fut révélé par mes réponses aux questions.

M. PUGH: Vous ne voudriez pas que ceci soit rendu public?

M. GORDON: Je ne m'y opposerais guère. J'ai toujours été prêt à admettre que j'étais foncièrement stupide, et c'est peut-être pour cette raison que j'ai réussi.

M. GRÉGOIRE: Un grand philosophe a dit que la plus grande sagesse était de savoir qu'on ne sait rien.

M. GORDON: C'est certain, et je suis très modeste à ce point de vue-là.

M. GRÉGOIRE: Serait-il possible d'obtenir ces statistiques sur la direction?

M. GORDON: Je ne sais pas. Nous avons fait cette analyse très rapidement au moyen de notre machine à calculer. Il s'agirait de savoir si nous pourrions rédiger à nouveau les questions pour les faire passer par la machine, et c'est

probablement possible. Nous pourrions faire une analyse de la ventilation. La seule chose, c'est que je n'aimerais pas qu'on me demande de faire trop de classifications pour cette analyse parce que ce travail demande beaucoup de temps et coûte cher.

Je suis tout à fait prêt à faire des ventilations dans une mesure raisonnable, mais une question en entraîne une autre, et finalement vous voulez savoir combien de chefs d'équipe ont les yeux bleus ou les cheveux roux, et je ne crois pas que cela soit important. Vous pourriez poser des questions jusqu'à l'infini. Nous pouvons faire une analyse si vous ne voulez avoir que la différence entre la direction et les employés. Qu'est-ce qu'un employé? Voilà une autre question. Y comprendriez-vous seulement ceux qui font partie de groupes organisés? On doit avoir quelques définitions. Nous étudierons la chose et nous verrons si nous pouvons vous donner des ventilations.

M. GRÉGOIRE: Il serait peut-être bon d'avoir ces renseignements pour la Commission d'enquête sur le bilinguisme.

M. GORDON: Oui, nous sommes juste en train de faire ce travail parce que le questionnaire a été envoyé en octobre. Nous avons reçu 64 p. 100 des réponses, mais nous aimerions les avoir toutes avant de commencer à faire une ventilation.

M. GRÉGOIRE: Serait-il possible de nous donner ces détails?

M. GORDON: Oui, nous avions l'intention de les étudier pour voir si nous pouvions faire une autre analyse pour la commission d'enquête.

M. GRÉGOIRE: Pouvez-vous nous donner des résultats préliminaires des études que vous avez faites sur le bilinguisme en Belgique ou en Suisse, par exemple?

M. GORDON: M. Vaughan est un de ceux qui y sont allés. Il pourrait vous donner un rapport de première main comme vous désirez l'avoir. Comment le vouliez-vous?

M. VAUGHAN: Nous étions quatre à aller en Suisse et en Belgique: M. Charbonneau, M. Taschereau, M. Wilson et moi-même. Le véritable but de ce voyage était de nous renseigner sur l'exploitation des chemins de fer dans ces pays. Évidemment, comme vous le savez, la Suisse est un pays très compact, sa superficie est peut-être la moitié de celle du Nouveau-Brunswick. La Belgique n'est pas beaucoup plus grande, peut-être même un peu plus petite. Le véritable but de notre voyage était de nous faire une idée de ces services en Suisse, pays en réalité trilingue, et en Belgique, pays bilingue ou plutôt à deux secteurs unilingues.

Notre enquête s'est d'abord concentrée sur des entretiens avec des fonctionnaires de chemin de fer dans ces deux pays. Nous ne voulions pas obtenir des renseignements sur les pays proprement dits; ce que nous voulions, c'était observer leur méthode d'exploitation des chemins de fer, leur matériel, leur personnel, leurs méthodes de formation et ainsi de suite.

Je préférerais ne pas parler de la situation en Belgique et en Suisse en ce qui concerne la constitution. Comme vous le savez, on a des difficultés en Belgique. Je ne tiens pas à entrer dans les détails de ce problème.

M. GORDON: Je ne crois pas que vous dussiez faire rapport de vos entrevues proprement dites. Toutefois, nous avons pu profiter des entretiens qui ont eu lieu à ce moment-là et en avons tenu compte lors de notre propre tentative pour résoudre le problème.

M. GRÉGOIRE: En ce qui concerne la Belgique, avez-vous conclu qu'il est difficile d'appliquer un régime bilingue?

M. VAUGHAN: En effet, la Belgique est divisée par une ligne qui traverse le pays horizontalement. La zone flamande est au nord et la zone française au sud. Cette ligne divise le pays en deux secteurs. Dans le celui du nord, on

parle le flamand, dans le sud, le français. Bruxelles est située dans la zone flamande, mais comme c'est la capitale, cette ville est bilingue.

Comme je l'ai dit, on a écrit bien des choses sur la Belgique et ses difficultés actuelles. Notre étude ne se concentrait pas sur les difficultés dites constitutionnelles, mais sur l'exploitation du chemin de fer dans ce pays. Il suffit de dire, je crois, que le problème y est loin d'être résolu, mais en réalité on y travaille dans les deux langues. Par exemple, en passant d'une zone à l'autre les employés doivent changer de langue.

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, je vois dans le texte français de votre rapport, à la page 7, que la plupart des gradués d'université qui ont cherché du travail au National-Canadien étaient de la faculté des arts.

M. VAUGHAN: Je crois que c'est à la page 6 de la version anglaise.

M. GRÉGOIRE: Page 5, dans la version anglaise. Vous dites qu'il y a une forte proportion de bacheliers ès arts. S'agit-il des quelques dernières années ou des 20 dernières années?

M. GORDON: Ceci se rapporte à un phénomène historique. Nous sommes retournés assez loin et avons vu que nous recevions des demandes d'emploi, mais celles que nous recevions des Canadiens de langue française avec un degré universitaire venaient le plus souvent de bacheliers ès arts qui n'avaient donc pas l'expérience technique dans le génie qui leur aurait donné la possibilité de travailler dans une entreprise de chemin de fer où il faut avoir des connaissances techniques. C'est une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas pu placer autant de Canadiens de langue française dans notre entreprise que nous aurions voulu. C'est un fait historique.

Cette année-ci, lorsque nous avons discuté le problème des candidats venant des universités, nous avons constaté que celles-ci collaboraient avec nous et non seulement avons-nous trouvé une meilleure méthode de recrutement de candidats qualifiés, mais aussi les universités elles-mêmes nous aident. L'atmosphère générale qui entoure notre recherche de candidats est bien améliorée.

M. GRÉGOIRE: Ainsi, la situation s'améliore.

M. GORDON: Elle s'améliore de part et d'autre.

M. GRÉGOIRE: Très bien. Dans un autre chapitre de votre rapport, je vois que vous parlez d'un «personnel dont les possibilités normales d'avancement pourraient être entravées par l'absence de bilinguisme».

M. VAUGHAN: Parlez-vous du chapitre dans lequel il s'agit du plan de succession?

M. GRÉGOIRE: Oui, du personnel dont les possibilités normales d'avancement pourraient être entravées par l'absence de bilinguisme. Cela se trouve au bas de la page 8:

> Ces buts inspirent l'idée qu'environ 1,000 employés dans les secteurs bilingues du pays devraient avoir la possibilité d'apprendre des langues.

J'aimerais vous demander ce que vous en pensez.

M. GORDON: Cela veut dire que nous donnons aux Canadiens de langue française la possibilité d'apprendre l'anglais afin qu'ils puissent être nommés à des postes plus élevés où l'anglais est surtout important, et vice versa. Nous donnons à des Canadiens de langue anglaise la possibilité d'apprendre le français. Nous donnons ces cours dans les deux langues.

M. GRÉGOIRE: A mon avis, les Canadiens français ont appris chez leurs compatriotes de langue anglaise à être des hommes d'affaires. Pourriez-vous nous donner un aperçu général de nos possibilités dans les affaires, à la suite non pas, de favoritisme mais d'offres?

M. GORDON: Là aussi, c'est une question d'analyse. J'ai ici quelques chiffres.

M. PRITTIE: Je m'opposerais si je pensais que la question comportait des examens de langue par rapport aux offres. Ceci ne concerne pas la section sur le bilinguisme.

M. GRÉGOIRE: Je crois que les gens aimeraient connaître l'état des choses. Le rapport de M. Gordon pourrait le mettre au clair et il pourrait aider la concurrence entre les diverses sociétés. J'ai insisté sur le terme offre plutôt que favoritisme. Je pense à des offres venant de sociétés canadiens-françaises.

M. LLOYD: Je crois que M. Grégoire veut dire qu'étant donnée l'amélioration des relations il y a plus de possibilités pour les demandes venant de toutes parts et elles seront plus répandues parmi ceux qui sont capables d'en soumettre et qui représentent des maisons canadiennes-françaises. Voilà en réalité ce que vous avez dit.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais connaître les faits.

M. GORDON: Le fait est que n'importe quel fournisseur de n'importe quelle catégorie peut offrir sa marchandise au National-Canadien ou faire une soumission s'il est admissible à nos demandes de soumission. Tout le monde a cette possibilité. Dans un mémoire que j'ai spécialement préparé sur nos affaires dans la province de Québec, j'ai quelques renseignements, et je vous donnerai quelques exemples.

Outre les salaires, le National-Canadien a payé en 1962 des prestations de santé et de bien-être d'un montant de $1,443,054; le montant de $595,079 en indemnisations d'accidents du travail, et $5,412,927 à des retraités et aux personnes à leur charge dans le Québec. Les achats d'outillage et de marchandises dans la province de Québec s'élevaient à 89 millions de dollars en 1962. Dans la même année, les salaires, fournitures et installations de tous genres à l'Hôtel Reine Élisabeth s'élevaient à $7,125,000. Un autre poste, ce sont les impôts. La somme de $4,647,000 a été payée en guise d'impôts sur la propriété, sur la vente et autres à la province et à ses municipalités, l'an dernier. J'ai la liste de tous les travaux qui y ont été accomplis. J'ai d'autres chiffres importants.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous des agences de publicité?

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Combien?

M. GORDON: Une, en ce moment.

M. GRÉGOIRE: Une seule pour tout le Canada?

M. GORDON: Pour le Canada, oui.

M. GRÉGOIRE: Pourrions-nous savoir laquelle?

M. GORDON: McConnell Eastman. Cette question est de nouveau à l'étude. Notre service des relations extérieures l'étudie depuis quelque temps afin de décider si nous devons répartir nos fonds de publicité; une telle décision reposera surtout sur la conclusion à laquelle nous devrions en arriver sur les meilleurs services que nous pourrions obtenir. Il peut y avoir certains changements à cet égard, mais nous n'en sommes vraiment pas encore arrivés à une conclusion. Je n'ai pas encore eu de recommandation à ce sujet.

M. GRÉGOIRE: Pourrons-nous déduire de votre rapport que peut-être depuis tant de mois tout ce qui est imprimé par le National-Canadien l'est dans les deux langues?

M. GORDON: Je ne puis affirmer cela à propos de tout.

M. GRÉGOIRE: Disons pour les pièces destinées au public.

M. GORDON: Nous avons l'intention de publier dans les deux langues tout genre et toutes sortes de renseignements que le public peut désirer.

M. GRÉGOIRE: Est-ce que tout ce qui est destiné au public sera bilingue dans toutes les provinces?

M. GORDON: C'est ce que nous avons l'intention de faire. Il peut y avoir des formules locales qui ne s'appliquent pas au pays entier, pour ainsi dire; mais dans les cas où la publication est distribuée partout, par exemple notre horaire, lorsque c'est pour le Canada entier, c'est bilingue. Nos chèques sont bilingues, de même que nos mandats et nos cartes de crédit. Je crois que vous en avez une.

M. GRÉGOIRE: Non.

M. GORDON: Je me ferai un plaisir de vous en fournir une.

M. GRÉGOIRE: Nous payons au fur et à mesure.

M. GORDON: Toutes ces choses sont bilingues.

J'aimerais verser au compte rendu des renseignements que j'ai ici sur une table donnant toutes les fortes dépenses du National-Canadien pour des produits importants dans la province de Québec au cours de ces dernières années. Le total s'élève à $568,461,000. Les dépenses d'entreprises privées sur des propriétés du National-Canadien s'élèvent à plus de 109 millions de dollars. La somme de nos salaires, gages et ainsi de suite était de 203 millions de dollars. Nous sommes un facteur très important dans la vie économique de la province de Québec—très important. C'est avec plaisir que je vous donnerais moi-même un exemplaire de ce document. Tous les députés peuvent l'obtenir. C'est un document intéressant, un résumé de nos activités dans la province de Québec. Si un député désirait y jeter un regard, c'est avec plaisir que je lui passerais.

Le PRÉSIDENT: Le Comité aimerait-il faire consigner le document au dossier?

M. GRÉGOIRE: A mon avis, ce serait une bonne chose de le faire imprimer dans le compte rendu.

(Assentiment)

LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

et la

PROVINCE DE QUÉBEC

Le Canadien National joue un rôle important dans l'économie de la province de Québec.

En 1962, le CN comptait dans la province 21,994 employés, dont les traitements ou salaires représentaient plus de $120,000,000. Ces employés constituent à peu près le quatre de toute la main-d'œuvre du CN au Canada. Ce groupe dépasse en nombre le total des employés du CN dans les quatre provinces de l'Atlantique (Terre-Neuve, Île du Prince-Édouard, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse) ou dans les trois provinces de l'Ouest (Alberta, Saskatchewan et Colombie-Britannique). Il est l'équivalent du personnel du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique.

Ces salaires, à eux seuls, constituent un puissant soutien pour l'économie de la province de Québec. Ils ne représentent cependant qu'une partie de l'apport du Réseau au progrès général.

En plus des salaires, le CN a versé l'an dernier (1962) la somme de $1,443,054 sous forme de prestations d'assurance-maladie et de sécurité sociale en plus de $595,079 sous le régime de la loi des accidents du travail et de $5,412,927 à ses retraités du Québec ou à leurs ayants droit.

Nos achats dans la province au cours de 1962 se sont élevés à $89,000,000.

A lui seul, l'hôtel Reine Élisabeth, qui appartient au CN et qui est exploité par la société Hilton of Canada Ltd., a coûté en frais de toutes sortes comprenant les salaires et traitements, l'équipement neuf et le matériel, $7,125,000.

On doit mentionner aussi les taxes. Nous avons payé à la province et à ses municipalités $4,646,680 en taxe de vente, impôts fonciers et autres.

Notre exploitation

En 1962, nos trains de voyageurs et de marchandises ont parcouru près de 9,800,000 milles sur les 3,261 milles de voies principales que nous avons dans la province.

Réalisations et projets

Depuis la guerre, le CN a construit plus de nouvelles lignes que tout autre chemin de fer en Amérique du Nord. C'est dans le Québec que nous avons commencé. Nous y avons construit plus de milles de nouvelles voies que dans toutes les autres provinces réunies. L'exploitation des vastes ressources naturelles du Québec en a profité dans la même mesure.

La première réalisation fut l'embranchement de 39 milles qui depuis 1949 relie Barraute à Beattyville. Ces dernières années, nous avons ajouté une voie de 161 milles entre Beattyville et Chibougamau, une autre de 133 milles entre Chibougamau et St-Félicien et, plus récemment, nous avons inauguré une nouvelle voie de 61 milles qui aboutit à Matagami. Au total, 394 milles au coût de $46,500,000. Le total pour les autres provinces réunies: 344 milles.

Lembranchement de Matagami s'étend sur un parcours de 61 milles à partir d'un point situé au mille 72.5 au nord de Barraute jusqu'à la région du lac Matagami, renommée pour ses mines et ses forêts. On estime que cette ligne aura coûté environ $8,500,000.

Le matériel roulant—wagons et locomotives—entraîne naturellement des déboursés continuels pour le chemin de fer, charge d'autant plus lourde que le CN a entrepris, depuis la fin de la guerre, un vaste programme de modernisation de son matériel, qui comprend la diésélisation. Depuis 1946, ce programme nous a coûté, en ce qui touche nos lignes canadiennes, la somme de $798,740,103 et à peu près 44 p. 100 de ce total, soit $353,083,637 a été versé à des industries du Québec.

Au cours de la même année, les chantiers navals québécois ont construit cinq navires pour les services du CN. Parmi ces navires, mentionnons le traversier «Abegweit», qui assure le service entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, et qui est sorti des chantiers de la société Marine Industries Limited, de Sorel, Canadian Vickers Limited a construit le «William Carson», qui fait la navette entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse, et la Davie Shipbuilding Limited s'est chargée de la construction du «Bluenose», qui transporte maintenant les passagers et les automobiles entre la Nouvelle-Écosse et l'État du Maine. Ces navires ont coûté $23,500,000.

L'inauguration, en 1958, de l'hôtel Reine Élisabeth, le plus vaste du Canada et le plus moderne au monde, marquait l'achèvement d'une des plus considérables entreprises du chemin de fer. Le CN a consacré $25,700,000 à la construction et à l'équipement de cet hôtel, le seul qu'il ait construit depuis 20 ans.

C'était le quatrième immeuble qu'on élevait sur les terrains du CN dans le secteur de la gare Centrale, en plein cœur de Montréal, et le troisième que la Compagnie y construisait.

Le premier fut la gare Centrale, qui demeure la plus fonctionnelle des grandes gares de voyageurs en Amérique du Nord et deviendra encore plus importante quand on aura achevé le vaste ensemble de constructions actuellement en cours ou à l'état de projets. Construite au coût de $27,500,000, elle a été inaugurée en 1943. En 1950, on terminait la construction de l'Édifice de l'Aviation internationale ($4,000,000) qui abrite le siège social de diverses

compagnies d'aviation et associations mondiales de transport aérien. Le Terminal Centre Building, construit au coût de $4,000,000 par des intérêts privés, vint en troisième lieu.

Le cinquième édifice de ce groupe, le nouveau Siège social du CN que le personnel occupe depuis le mois de mai 1961, a coûté $17,500,000.

On a invité l'entreprise privée à participer au développement du reste de la propriété foncière du CN, située au sud de la rue Lagauchetière.

La mise en valeur de ces terrains a suscité à un tel point l'intérêt du monde financier que la rue Dorchester, entre la rue Windsor et la côte Beaver Hall, est appelée à devenir le quartier culturel et commercial le plus dynamique de l'Amérique du Nord et la plus remarquable des réalisations architecturales du continent.

Comprenant pleinement l'importance de l'emplacement de la gare Centrale et des terrains avoisinants, le CN a voulu en favoriser la mise en valeur rationnelle en collaboration avec l'entreprise privée. Nous l'avons fait conjointement avec la société Webb and Knapp (Canada) Ltd., qui a établi un plan directeur pour la totalité des 23 acres et a loué à bail les 7 acres situées au nord de la gare Centrale où la société susmentionnée a construit le complexe que l'on a appelé la Place Ville-Marie.

Cet ensemble comprend le plus vaste immeuble de bureaux du Canada, des terrains de stationnement étagés, une esplanade, des magasins, des restaurants, des salles de spectacles. Cette réalisation a coûté environ $105,000,000.

La plus grande gare de triage à buttes à commande électronique au monde a été inaugurée en 1961, à Montréal. Elle a coûté $32 millions au CN et contribue grandement à accélérer et à améliorer le service aux expéditeurs et aux destinataires de marchandises à Montréal et à d'autres endroits du Québec. Le CN a dépensé quelque $17,000,000 pour pourvoir le pont Victoria à Montréal d'une dérivation à la suite de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent. Le détournement de la voie principale, qui traverse actuellement la ville de Lachine, a coûté $5,000,000. Ces travaux éliminent une série de passages à niveau et assurent par le fait même une entrée à l'ouest de la nouvelle gare de triage.

Autres services et installations

En 1960, nous avons construit, au coût de $1,050,000, une voie de dérivation de quatre milles entre Brosseau et St-Lambert. En 1959, nous avons ouvert un nouvel atelier pour la réparation des locomotives Diesel à Senneterre, au coût de $1,085,000, et nous avons mis en service la nouvelle gare de triage de Joffre qui a coûté $2,757,000. A la fin de 1958, l'amélioration du triage de Garneau était terminée au coût de $1,500,000.

Notre Service d'expansion industrielle a joué un rôle important dans l'établissement ou le déménagement d'entreprises dans la province de Québec. A Pointe-Claire, près de Montréal, le CN a construit, en 1958, un embranchement de cinq milles pour ajouter 1,406 acres de terre à la zone industrielle. On a vendu à cet endroit 69 terrains où 35 industries ont surgi. Il reste encore environ 923 acres destinées à l'industrie. Comme on songe à agrandir ce terrain, il faudra prolonger les installations ferroviaires actuelles de quelque trois-quarts de mille. Il est possible qu'on prolonge plus tard la voie ferrée pour desservir un parc industriel contigu que la municipalité voisine de Kirkland a récemment réparti en zones.

A Candiac, sur la rive sud du Saint-Laurent en face de Montréal, nous avons construit, en 1959, une voie de raccordement pour mettre en valeur 550 acres de terrain propice à l'établissement d'industries. Six importantes entreprises ont acheté 100 acres le long de la voie et plusieurs firmes de moindre importance se sont aussi établies à cet endroit.

Nous avons prolongé un embranchement industriel du boulevard Leduc, dans l'est de l'île de Montréal pour desservir la société BP Refinery Canada Ltd. Plus tard, le CN s'est servi de cet embranchement pour ouvrir à l'exploitation un autre domaine de mille acres de terrain industriel à Ville d'Anjou. Grâce à ces initiatives du CN, un certain nombre d'industries bénéficient maintenant de voies privées.

Nous avons conseillé un grand nombre de municipalités du Québec sur le choix des emplacements qui convenaient à l'établissement d'industries et nous avons déterminé les tracés ferroviaires les plus appropriés. Petite-Rivière, St-Romuald, Laflèche, Brossard, St. Andrews East, Ville Jacques-Cartier, Sherbrooke, St-Eustache, St-Eustache sur le Lac, St-Jérôme, Matagami, Chambly, Valleyfield, Varennes et Verchères comptent ainsi de nouvelles zones industrielles dont l'étendue varie de 50 à 1,000 acres.

La région de Varennes—Contrecœur—Ville de Tracy semble promise à un avenir industriel en raison du formidable essor commercial qu'on lui a imprimé.

L'accroissement des installations et des services du CN est parallèle à l'essor industriel du Québec. C'est ainsi qu'en 1962, le Service de l'expansion industrielle de la Compagnie a contribué à l'établissement de 55 industries—qui sont devenues ses clients—en construisant 12½ milles d'embranchements et de voies privées qui s'ajoutent aux nouvelles voies ferrées du CN dans le Québec.

Les villes de Sherbrooke, Trois-Rivières, Québec, Rimouski, Jonquière et New Carlisle sont reliées au réseau français de télévision de Radio-Canada grâce aux liaisons par micro-ondes que le Canadien National et le Canadien Pacifique ont aménagées et exploitent conjointement. Les Télécommunications du CN ont en outre aménagé d'autres installations pour relier par micro-ondes St-Arsène et Rivière-du-Loup, permettant ainsi au réseau français de Radio-Canada (Montréal-Moncton) d'assurer ses services à une nouvelle station du réseau de télévision, établie à Rivière-du-Loup.

Les Télécommunications du CN ont déjà relié des villes telles que Montréal, Sherbrooke, Chicoutimi, Granby, Trois-Rivières, Noranda, Québec, Thetford Mines et Senneterre à leur réseau «Télex». A la fin de juin 1963, il y avait, dans le Québec seulement, environ 1,000 abonnés qui pouvaient obtenir la communication instantanée et imprimée avec 9,700 autres clients du Canada et des États-Unis.

Le CN a récemment mis sur pied à Montréal, pour la première fois au Canada, un nouveau système semi-automatique de réacheminement des dépêches télégraphiques pour en accélérer la livraison.

En 1962, les Télécommunications du CN ont franchi une étape importante de concert avec le Canadien Pacifique, en entreprenant la construction du réseau micro-ondes Montréal-Vancouver, dont le coût atteindra $36,000,000 et dont les travaux seront terminés le 31 décembre 1963. Cette entreprise gigantesque a valu à la société RCA Victor, de Montréal, un contrat de $12,000,000 pour l'achat de matériel électronique.

Afin de pourvoir le ministère de la Défense nationale d'installations de télécommunications, nous avons consacré $5,000,000 à la construction de stations de répéteur à Chibougamau et Miquelon, de même qu'à l'agrandissement de l'immeuble des TCN à Senneterre.

Nous n'avons passé en revue que les réalisations et les dépenses d'envergure. Au cours de la même période, des centaines de projets et d'améliorations moins importants ont été réalisés dans le Québec.

Novembre 1963

Déboursés du Canadien National, au cours des dernières années, pour d'importants projets intéressant le Québec

Nouveaux embranchements (y compris la ligne de Matagami)	$ 46,500,000
Nouveau matériel roulant	353,083,637
Construction de navires	23,500,000
Hôtel Reine Elizabeth	25,700,000
Gare Centrale	30,500,000
Édifice de l'Aviation internationale	4,000,000
Siège social du Canadien National	18,750,000
Nouvelle gare à buttes de Montréal	32,000,000
Dérivation du pont Victoria	17,000,000
Déplacement de la voie principale à Montréal	5,000,000
Voie de dérivation de Brosseau à St-Lambert	4,330,000
Nouvel atelier pour les Diesel à Senneterre	1,085,000
Nouvelle gare de triage à Joffre	2,757,000
Améliorations au triage de Garneau	1,500,000
Immeuble de bureaux à Québec	740,000
Améliorations au terminus de marchandises Bonaventure	2,015,000
	$568,460,637

Déboursés de compagnies privées établies sur les propriétés du Canadien National

Terminal Centre Building—Montréal	4,000,000
Place Ville-Marie	105,000,000
	109,000,000
	568,460,637
	$677,460,637

Dépenses d'exploitation du Canadien National dans la province de Québec, au cours de 1962

Traitements et salaires	$102,000,000
Pensions	5,412,927
Prestations d'assurance-maladie et de sécurité sociale	1,443,054
Prestations (Loi des accidents du travail)	595,079
Achats (fournitures et outillage)	89,000,000
Taxe de vente	207,532
Impôt foncier	4,439,148
	$203,097,740
Primes d'assurance	163,000
	$203,260,740

M. LLOYD: M. Grégoire a-t-il terminé?

M. GRÉGOIRE: Oui, pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini de discuter la question de langue?

M. GRÉGOIRE: Oui, ou plutôt non; j'ai une dernière question à poser. M. McGregor nous a dit que tout employé ayant affaire au public dans les bureaux où l'on s'occupe des billets doit être bilingue. En est-il de même au N.C.?

M. GORDON: Les conditions y sont différentes, mais le principe reste le même. Notre attitude est celle-ci: là où l'on s'attend à ce que les employés parlent le français, ou, pour ainsi dire, dans le secteur canadien-français de notre économie, tout employé qui doit s'adresser au public sera bilingue. C'est ce que nous voulons.

M. GRÉGOIRE: Autant que possible?

M. GORDON: Je dois vous expliquer que, en vertu de nos contrats de travail, notamment en ce qui concerne les employés itinérants, nous appliquons le principe du droit d'ancienneté. Prenons, par exemple, 25 agents de train de l'Ouest du Canada; naturellement ils ne parlent que l'anglais car ils travaillent, disons, dans la province de la Saskatchewan. Or, il se peut fort bien, en raison des changements qui peuvent survenir à un moment donné dans le volume de trafic, que ces agents de train soient en mesure de faire valoir leurs droits d'ancienneté et réussissent à se faire muter à un autre district dans l'Est. En principe, ils auraient le droit de travailler à bord d'un train en service au Canada français. Il en est ainsi d'après les contrats de travail. Au cours des négociations que nous avons eues avec nos syndicats ouvriers, nous avons établi, avec certains d'entre eux, non pas encore avec tous, que, dans les régions à caractère bilingue du Canada français où il existe un emploi qui exige de s'adresser au public, une des qualités requises sera de savoir parler le français tout aussi bien que l'anglais. Ce serait là une des conditions du contrat. La formule de contrat elle-même ne comporte pas la condition de parler français, car certains syndicats ne sont pas prêts à faire cette concession. Par ailleurs, avec d'autres, nous avons conclu une entente à cet égard et nous espérons en venir là avec tous les syndicats.

M. GRÉGOIRE: Lorsque j'ai posé ma première question, je n'ai pas parlé des employés actuels mais plutôt des nouveaux que vous embaucherez à l'avenir.

M. GORDON: Nous verrons à embaucher assez de nouveaux employés à la fois pour être en mesure de fournir un employé bilingue là où les fonctions l'exigent.

M. LLOYD: J'aurais une question à poser au sujet des relations avec le personnel, mais il ne s'agit pas du problème des chances égales pour les Canadiens-français. Ma question a trait à une autre catégorie de citoyens.

Le PRÉSIDENT: Je croyais que nous avions fini de traiter le sujet du bilinguisme. Avez-vous d'autres questions à poser?

M. PUGH: J'ai une question. Les anciens combattants ont-ils la préférence au National-Canadien?

M. GORDON: On a seulement permis aux anciens combattants qui occupaient un poste au N.C. avant la guerre de le reprendre à leur retour.

M. PUGH: N'accordez-vous pas la préférence aux anciens combattants à l'heure actuelle? Je veux parler des hautes fonctions administratives. Lorsque vous avez à remplir à la société les postes de vice-président et de fonctionnaires supérieurs, avez-vous beaucoup de difficulté à vous procurer les services des hommes que vous voulez? Devez-vous chercher beaucoup? Vous avez peut-être à vous adresser à l'extérieur.

M. GORDON: Exactement. Voici ce que nous avons constaté particulièrement ces derniers temps: lorsqu'il nous est arrivé de donner de l'avancement à un Canadien français qui manifestait de bonnes aptitudes, notamment dans la province de Québec, ses services sont en grande demande. Tout le monde cherche

des Canadiens français de nos jours. La même chose s'applique à d'autres parties du service lorsqu'un homme obtient une promotion et commence à se faire connaître. D'autres industries viennent constamment nous enlever nos meilleurs hommes. Je citerai le cas de M. Solandt, notre ancien vice-président aux services de recherches et d'expansion. On lui a fait une offre qu'il a acceptée et nous l'avons perdu.

M. PUGH: Bien que nous soyons à discuter de bilinguisme, j'aimerais poser ma question autrement; je songe aux services du N.C. par tout le Canada. Il est assez difficile de trouver un homme supérieur, qu'il parle le français, l'anglais ou les deux langues.

M. GORDON: Nous aimons à donner de l'avancement à nos propres employés et nous réussissons beaucoup mieux maintenant car nous avons de meilleurs programmes de formation et de sélection que nous en avions autrefois. Il est assez juste de dire qu'un homme qui commence à faire sa marque est attiré ailleurs.

M. PUGH: Vous connaissez en général les affaires du Canada à un certain échelon; au cours de vos entretiens avec certains magnats de l'industrie, vous ont-ils fait part de la même difficulté à remplir des postes supérieurs de l'administration, indépendamment de la connaissance du français, de l'anglais ou des deux langues?

M. GORDON: En effet, d'après mon exérience au Canada, dans tous les secteurs de l'industrie, il existe toujours des postes supérieurs à remplir. Toutes les industries que je connais sont toujours à la recherche d'hommes compétents. Ce qui nous manque le plus au Canada ce sont des hommes qui ont les aptitudes voulues pour la haute administration.

M. BALCER: Je tiens à dire que je ne suis pas un «critiqueux» comme l'a prétendu M. Fisher cet après-midi. Je n'ai pas de question précise à poser puisque M. Grégoire a traité de tous les points qui restaient à discuter. Je veux simplement dire ceci: il ne fait aucun doute que les relations entre Canadiens d'expression française et Canadiens d'expression anglaise constituent à l'heure actuelle, l'un des grands problèmes au Canada. A titre d'ancien ministre des Transports, responsable du National-Canadien à la Chambre, je m'y intéresse tout particulièrement et il me fait grand plaisir de constater les efforts formidables accomplis au N.C. Le mémoire présenté au Comité m'a fort impressionné. J'ose espérer que d'autres sociétés de la Couronne et certains services fédéraux prendront la même attitude. Je souhaite que les autorités de certains ministères comme, par exemple, le nouveau ministère de l'Industrie, étudient les mémoires et s'efforcent d'apporter la même habileté et le même bon esprit à la solution du problème. L'attitude prise par la direction du N.C. laisse entrevoir un avenir meilleur pour le Canada et elle sera tout à l'avantage des deux éléments qui existent au pays.

J'aimerais dire à M. Gordon que j'ai été fort impressionné de ce qu'il nous a communiqué; je souhaite que cela produise de bons résultats et que cette expression de bonnes relations se répande au Canada.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous sommes tous d'accord sur ce point. Après la lecture du rapport par M. Gordon, cet après-midi, j'ai pris l'initiative d'exprimer la satisfaction de tout le Comité au sujet des progrès obtenus jusqu'ici et nous espérons—j'espère que ce sont aussi vos sentiments—que non seulement les sociétés de la couronne mais aussi que d'autres sociétés privées tiendront compte de ce qui se passe.

M. FISHER: J'ai encore une question à poser concernant le bilinguisme. Je voudrais savoir le coût actuel et futur de ce programme.

M. GORDON: Je ne vois pas comment je pourrais en faire une estimation. Je peux vous donner des chiffres exacts pour le programme linguistique. Il n'y

a pas de doute que ce genre de programme augmentera nos dépenses, mais il est trop tôt pour que nous puissions fournir une idée exacte. Je ne sais comment l'analyser pour le moment.

M. FISHER: Lorsque vous vous présenterez devant le Comité le printemps prochain, pourrez-vous obtenir une certaine évaluation?

M. GORDON: Je verrai à ce qu'on s'en occupe. Actuellement je ne sais pas.

M. BALCER: Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire. Serait-il possible d'inclure cette dépense dans votre budget des relations extérieures? Je crois que c'est un excellent moyen de plaire au public et qui en vaut la peine.

M. GORDON: Je ferai faire une analyse. Actuellement l'importance de la mise en œuvre de ce travail a été telle que nous n'avons pas eu de temps d'en analyser les résultats.

M. FISHER: Un dernier point. Je crois que M. Grégoire pourrait présenter une motion, félicitant M. Gordon et le National-Canadien pour les efforts apportés à la cause du bilinguisme?

M. GRÉGOIRE: Je suis prêt à proposer que le rapport est très satisfaisant. Il contient des projets adéquats et nous espérons qu'ils seront réalisés. Nous sommes satisfaits du projet de même que du programme.

M. BALCER: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: La motion, proposée par M. Grégoire, est appuyée par M. Balcer.

M. PUGH: M. Fisher pourrait-il lui aussi appuyer la proposition?

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont pour? La motion est adoptée à l'unanimité.

La proposition est acceptée.

M. GRÉGOIRE: Les étudiants de Montréal pourront maintenant venir au National-Canadien et vous porter en triomphe à l'université.

M. FISHER: A vous d'y voir, monsieur Grégoire.

M. BALCER: Peut-être pourrons-nous offrir une fête aux employés du National-Canadien si vous pouvez visiter l'université à Montréal?

M. PUGH: On ne brûlera personne en effigie ce soir.

M. LLOYD: Je n'ai pas l'intention d'ajouter à vos nombreux problèmes, monsieur Gordon, mais je dois souligner qu'il existe un problème social en Nouvelle-Écosse, concernant l'emploi de nos gens de couleur. Cinquante pour cent de ce groupe de citoyens canadiens habite la Nouvelle-Écosse. Ils veulent naturellement qu'on leur offre les mêmes chances de travail qui sont offertes aux autres. Il est presque passé à la tradition d'associer ce groupe de citoyens avec les emplois de garçons de wagon-lit ou de wagon-salon. Je me demande, monsieur Gordon, si dans le plan futur, vous entrevoyez l'extension de cet emploi, afin d'égaliser les chances d'avancement de ces citoyens. Pouvez-vous indiquer comment le noir a pu accéder à un poste plus élevé dans le service? Pouvez-vous nous fournir un rapport sur ce point?

M. GORDON: Il y a eu des accusations et des débats à propos de distinctions raciales qui ont connu une assez forte publicité de temps à autre. Elles sont cependant absolument sans fondement en ce qui concerne notre direction. Notre politique est, je le répète, de donner égale chance à tous. Il y eut certains cas où les ententes syndicales concernant les employés de wagon-restaurant, wagon-salon et wagon-lit et les porteurs, faisaient partie de deux groupes différents. Il en est résulté que chaque groupe dut demeurer dans sa phère particulière et que par conséquent les gens de couleur n'ont eu aucune chance d'atteindre un poste plus élevé dans cette catégorie d'emploi. Nous avons eu de franches discussions avec les syndicats à ce sujet et je vis dans l'espoir de faire disparaître

cette distinction systématique de nos ententes sur le travail et que ceci améliorera le problème que vous avez mentionné.

M. LLOYD: Je ne fais aucune suggestion ou accusation; je ne cherche qu'à me renseigner sur ce sujet.

M. GORDON: Il y a eu un véritable problème.

M. LLOYD: Si je comprends bien, ces ententes sont en quelque sorte un barrage pour ces employés?

M. GORDON: En effet, puisque les membres d'un groupe ne peuvent passer à un autre groupe.

M. RIDEOUT: Il y a deux ans, à Halifax, nous avons employé un noir comme chauffeur de locomotive, mais le syndicat a déclaré que cet individu ne pouvait faire ce travail.

M. LLOYD: Si je comprends bien, cette situation vous préoccupe et vous espérez améliorez les conditions de travail pour les gens de couleur dans votre service?

M. GORDON: En convainquant les syndicats de se grouper et de permettre les échanges d'un groupe à l'autre et par le fait même d'abolir les distinctions entre races, nous espérons faire œuvre utile.

M. LLOYD: Merci.

M. FISHER: Dans ce rapport vous n'avez pas de compte rendu complet de la nationalité de vos employés, mais vous vous y référez par le terme «autres». Je suppose que ce classement comprend les employés d'origine indienne. Ceci est un de mes passe-temps, monsieur Gordon, je m'intéresse à ces questions et je vous serais reconnaissant si, d'ici quelque temps, vous pouviez me donner, lorsqu'elles auront été compilées, des statistiques qui indiqueraient le nombre d'employés d'origine indienne maintenant à l'emploi du National-Canadien.

M. GORDON: Si les réponses au questionnaire donnent ce genre de renseignements, nous l'aurons en temps voulu et nous vous les transmettrons. Nous en avons fait une rubrique intitulée «Autres». J'ai reçu ces données il y a seulement un ou deux jours. Nous tiendrons compte de votre demande et transmettons les renseignements demandés à qui de droit.

M. RIDEOUT: Que penser des Ukrainiens de l'Ouest?

M. FISHER: Monsieur le président, je voudrais poser une question concernant le président du National-Canadien. Si je comprends bien, monsieur Gordon, en ce qui concerne le renouvellement de votre emploi comme président du National-Canadien, il y a une limite de 18 mois que vous vous êtes vous-mêmes imposée partant du moment où le mandat a été renouvelé. Est-ce exact?

M. GORDON: Non, ce n'est pas exact.

M. FISHER: Voulez-vous me donner des précisions?

M. GORDON: Je n'ai mentionné cette période de 18 mois que pour souligner mon désir de terminer une certaine partie de mon travail. L'arrêté en conseil pertinent est toutefois publié selon les termes de la loi et il énonce que sur la recommandation du ministre des Transports, conformément aux articles six et huit de la loi, le National-Canadien est heureux de désigner M. Donald Gordon, à la direction et à la présidence de son conseil, etc... Ma nomination en vertu de cet arrêté en conseil est soumise aux dispositions des articles six et huit de la loi. Les articles six et huit stipulent que le renouvellement ne doit pas excéder trois ans. Si vous me le permettez, je crois

qu'il vaut mieux que je lise encore une fois ma lettre adressée au Premier Ministre, car il est important d'avoir les mots exacts. M. Pearson m'a écrit cette lettre:

Ottawa, le 2 octobre 1963.

Cher monsieur Gordon,

Il y a quelques temps, lorsque j'ai discuté avec vous de l'expiration du terme de votre mandat, le 30 septembre dernier, vous avez souligné que bien qu'hésitant à porter plus longtemps que nécessaire les lourdes responsabilités dont vous avez été chargé depuis plusieurs années, vous vous inquiétez de la complète réalisation d'un certain travail de réorganisation et d'amélioration des chemins de fer.

Le Gouvernement vous invite à compléter ce travail en acceptant le renouvellement de votre mandat de président et de directeur. Nous croyons que vous rendrez ainsi service, non seulement aux chemins de fer mais également au pays.

Tout en vous demandant d'accepter le renouvellement de votre mandat, périmé depuis lundi dernier, je tiens à vous exprimer toute la gratitude du gouvernement pour les services précieux et inlassables que vous avez rendus comme président et directeur du National-Canadien.

Bien à vous,

Signé: L. B. Pearson.

J'ai répondu à votre question dans ma lettre au premier ministre datée du 3 octobre 1963.

Mon cher premier ministre,

J'ai reçu votre lettre du 2 octobre m'invitant à demeurer président du conseil d'administration du National-Canadien.

Comme vous le disiez dans votre lettre, je désire être relevé, quand cela sera possible, de ces lourdes et nombreuses responsabilités qui, je m'en suis rendu compte, s'étendent bien au-delà de la gestion des chemins de fer. Cependant il me tient à cœur, comme je vous l'ai dit, de compléter ce travail dont vous parlez dans votre lettre.

Ce travail devrait être terminé dans environ un an et demi. A ce moment, en toute honnêteté, je demanderai à être relevé de mes fonctions que j'ai toujours essayé de remplir dans le but d'apporter le plus de bénéfices possibles aux chemins de fer et au pays que j'ai eu l'honneur de servir pendant plusieurs années de guerre et de paix.

En acceptant mon nouvel engagement dans les conditions mentionnées plus haut, j'aimerais attirer votre attention sur la correspondance antérieure que nous avons échangée en ce qui concerne certaines accusations non fondées qui m'ont profondément peiné, me prêtant des sentiments injustes envers les employés de langue française du National-Canadien.

Je voudrais rappeler à votre attention les éléments de preuve que je vous ai fait parvenir récemment à cet effet, qui devraient dissiper tout malentendu, voulant qu'au National-Canadien nous ne reconnaissions pas suffisamment les aspirations des Canadiens de langue française à des postes importants ou encore l'importance du bilinguisme pour l'obtention de ces emplois.

Ceci est la correspondance complète que M. Pearson et moi avons échangée à ce sujet.

M. FISHER: Pouvons-nous nous attendre à ce qu'il y ait un nouveau président du CN en 1965?

M. GORDON: Oui, certainement, si l'on se base sur le fait que ce poste sera libre à cette date, selon les stipulations de la loi. J'ai été réengagé comme directeur et président du conseil d'administration selon les clauses six et huit de la loi qui limite le renouvellement à trois ans.

M. GRÉGOIRE: La présente restriction est imposée par vous plutôt que par le gouvernement.

M. GORDON: C'est exact.

M. GRÉGOIRE: Vous êtes en droit de demeurer en fonction pour trois ans?

M. GORDON: Oui, selon les clauses de l'arrêté en conseil.

M. FISHER: D'après votre lettre au premier ministre, nous pouvons comprendre que vous vous retirerez de vos fonctions durant l'année 1965?

M. GORDON: Je ne crois pas devoir aller plus loin dans cette discussion. Ma lettre est assez explicite.

M. PUGH: Vous seriez admissible pour une prolongation en 1965?

M. GORDON: Je le serais. Il n'y a rien dans la loi qui s'y oppose.

M. PUGH: Il y aura sans doute une requête venant de la province de Québec devant la Chambre des communes, demandant votre rengagement.

M. GRÉGOIRE: Votre terme ne finira pas avant la prochaine réunion de ce comité?

M. GORDON: Ceci est probablement exact, si la prochaine rencontre de ce comité a lieu avant mars de l'an prochain. J'aimerais que certains travaux en cours soient complétés, tel que la nouvelle capitalisation. J'aimerais voir les recommandations du rapport de la Commission MacPherson exécutées et il y a d'autres projets auxquels j'ai travaillé, que je voudrais voir en bonne voie d'avancement ou terminés avant de démissionner.

M. GRÉGOIRE: Vous voudriez sans doute également terminer votre rapport concernant le bilinguisme.

M. GORDON: Je ne considère pas ceci comme un projet mais comme un programme.

M. GRÉGOIRE: Pour l'avenir?

M. GORDON: Oui.

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur, j'ai remarqué que vous aviez renouvelé presque tous vos contrats avec la majorité de vos employés en 1962. Quand ces contrats expirent-ils?

M. GORDON: Ils sont maintenant tous sujets à négociation.

M. MUIR (*Lisgar*): Cessez-vous quelques fois de négocier?

M. GORDON: Non, nous sommes toujours à négocier avec quelqu'un.

Comme il a été dit au milieu de la page 15, nous avons 178 ententes collectives avec 35 syndicats représentant un total de 85,700 employés et ce qui veut dire en pratique, que nous sommes toujours à négocier quelque contrat.

M. MUIR (*Lisgar*): Je veux parler des principaux.

M. GORDON: Il y a les emplois sédentaires et l'entente que nous avons avec ces employés se termine le 31 décembre. Mais sous les réserves du contrat, ils peuvent nous donner 60 jours de préavis pour de nouvelles demandes. Cet avis a été porté au dossier et nous sommes maintenant en discussion avec eux.

M. LLOYD: Quel est en moyenne la durée de ces contrats? Tentez-vous d'obtenir des conditions uniformes pour tous ces contrats?

M. GORDON: Oui. Nous voudrions avoir une période de trois ans, mais nous ne l'obtenons que très rarement. A l'heure actuelle la demande des employés sédentaires est pour un an mais nous tâcherons d'obtenir une échéance plus longue. Je ne crois pas que nous ayons jamais eu une période de trois ans.

Le PRÉSIDENT: Pourrais-je avoir une motion pour faire adopter la section personnel et pension?

M. FISHER: Monsieur le président, la section pension est différente.

M. PRITTIE: Je propose que la section personnel soit adoptée.

M. BÉCHARD: J'appuie la motion.

QUELQUES MEMBRES: Adopté.

M. FISHER: D'assez fortes pressions sont exercées par diverses associations de retraités de Victoria jusqu'aux Maritimes et Terre-Neuve. Cette réaction provient de l'attitude de certaines personnes qui, tout en tenant compte de votre très considérable fonds de pension, se demandent pourquoi les pensions ne sont pas plus généreuses. Comme vous le savez, le gouvernement Diefenbaker, après l'examen de cette question par le comité parlementaire—et, je ne voudrais pas dire directement à cause de cela—a annoncé certains changements ayant trait aux pensions des employés des chemins de fer, particulièrement pour ceux du National-Canadien; votre commission des pensions envisage-t-elle en ce moment, d'augmenter les pensions ou d'apporter des changements qui pourraient aider les retraités, particulièrement ceux qui sont à la retraite depuis quelque temps?

M. GORDON: Non, nous n'avons rien à présenter sur ce sujet pour le moment. Les opinions sur un tel fonds de pension sont tout à fait erronées et les données d'actuariat le corroborent.

Bien que le total de la Caisse de pension soit de $442,908,000, nous accusons un déficit de 395 millions de dollars et ceci s'appuyant sur de solides bases actuaires et nous avons fait face à nos engagements en les reconnaissant. Nous reconnaissons cette responsabilité par la jolie somme de 395 millions. Ils ont tort de croire qu'il y a de l'argent liquide, car actuellement, nous sommes déjà en déficit. A la page 24, le vérificateur fait aussi mention d'un déficit à cet effet.

M. FISHER: Relativement au plan de pension du Canada et à cause des dimensions de votre organisation, de votre caisse de pension, etc . . ., y a-t-il eu des discussions entre le National-Canadien et les autorités gouvernementales s'occupant du fonds de pension du Canada?

M. GORDON: A ma connaissance, non.

M. FISHER: Selon vous, quel serait l'effet de l'établissement d'un plan provincial de pension pour vos employés du Québec en particulier?

M. GORDON: Je ne sais pas. Nous n'en savons pas assez à date sur ce qui sera fait à ce sujet. Nous avons examiné quelques-uns des projets, mais je ne peux rien prédire avant d'avoir vu les résultats. Cela peut avoir un effet, mais nous nous en occuperons quand le moment viendra.

M. FISHER: Ce qui est intéressant c'est, bien entendu, que votre caisse de pension existe pour tout le réseau?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Mais si au lieu d'avoir un plan de pension national vous aviez une combinaison ou, particulièrement dans une région du Canada, un plan provincial de pension, cela pourrait faire naître des difficultés?

M. GORDON: Oui, nous y voyons des inconvénients d'ordre technique. Je dois dire que les pensions payées par le National-Canadien sont déjà plus élevées que toutes celles qui ont été proposées dans les plans provinciaux, mais je ne peux

préciser si, oui ou non, une combinaison sera proposée dans la législation. Je n'ai pu y trouver quoi que ce soit y faisant allusion.

M. FORBES: Monsieur Gordon, un groupe des années 30 a attiré notre attention. A cause du manque de continuité dans leur emploi, ils n'ont pu être admissibles au bénéfice d'une pension très substantielle. A-t-on pensé à leur octroyer une somme raisonnable?

M. GORDON: Nous avons étudié ce point très sérieusement et il n'y a aucune indication qui nous permette de reconnaître un tel groupe. Mais pour les personnes visées et qui sont encore à notre service, la revision de la pension qui a été faite les avantage plus que toutes les concessions qui auraient été faites à cet égard.

M. RIDEOUT: Combien cette augmentation proposée par le gouvernement antérieur, avant l'élection de 1962, a-t-elle coûté à la compagnie?

M. GORDON: Voulez-vous parler de l'augmentation des versements de la pension?

M. RIDEOUT: L'augmentation a été de ¼, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je l'ignore. Voulez-vous répéter votre question?

M. RIDEOUT: Je me demandais quel en était le coût. Je pensais faire pression pour obtenir un autre 25 p. 100.

M. GORDON: Il y a eu augmentation. Était-ce $75 millions?

M. TOOLE: Les derniers relevés montrent une augmentation de $3 millions due au changement de tarif.

M. RIDEOUT: Voulez-vous dire qu'il en a coûté $3 millions par année?

M. GORDON: Oh non.

M. TOOLE: Ceci ne provient que du changement de taux; d'autres points sont entrés en cause pour occasionner d'autres augmentations durant l'année.

M. GORDON: Il y a deux points en cause. D'abord le changement de tarif puis le coût de la hausse du barème de contribution totalisant une hausse de $70 millions.

En raison du changement, nos frais immédiats sur une base annuelle ont été augmentés d'environ $3 millions. De plus notre passif pour ces retraités a augmenté de $325 millions à $395 millions. Il y a, par conséquent, une augmentation de $70 millions.

M. RIDEOUT: Est-ce que plusieurs de vos employés croient que leur pension devrait être la même que celle des fonctionnaires de l'État? Y a-t-il eu certains pourparlers à ce sujet?

M. GORDON: Avant d'entamer la question des tarifs, il vous faut comparer les deux fonds de pension et étudier les clauses une par une, parce qu'il y a des différences de prestations dans les deux régimes de retraite; il existe des restrictions concernant les fonctionnaires de l'État, un maximum de pension et d'autres conditions qui représentent une énorme différence avec la pension réellement reçue.

M. RIDEOUT: Selon vous, reçoivent-ils une meilleure pension?

M. GORDON: Je ne dirais pas cela. Ils ont un meilleur tarif, mais la pension n'est pas plus avantageuse. Leur tarif est de 2 pour 100 tandis que notre tarif maximum est de 1½ pour 100. Mais si vous considérez les deux régimes et tous les autres avantages, on ne peut dire qu'ils reçoivent une meilleure pension.

M. LLOYD: Monsieur Gordon, si je comprends bien votre explication, l'exigibilité actuaire des pensions se trouve dans les $845,000,000 réservés au régime de retraite que l'on trouve à la page 30.

M. GORDON: C'est exact.

M. LLOYD: Ce sont les exigibilités actuaires soumises aux garanties d'engagement financier que l'on vous a fournies?

M. GORDON: C'est exact.

M. LLOYD: Je crois avoir compris que votre passif concernant cette exigibilité est de $395,000,000?

M. GORDON: C'est exact.

M. LLOYD: Vous devez aussi, je crois, faire certaines propositions en vue de reconstituer les obligations en immobilisations de la compagnie. Cette insuffisance de fonds entre-t-elle en considération?

M. GORDON: Au sujet d'une nouvelle capitalisation?

M. LLOYD: Oui.

M. GORDON: Non.

M. LLOYD: Donc, si nous considérons l'ampleur du passif, nous l'avons, comme vous le donnez, tout en considérant la position non financée du Canadien National.

M. GORDON: En effet. En nous basant sur des données actuaires, nous en sommes venus à la conclusion qu'il faudra à peu près un siècle avant que ce passif soit comblé. Je laisserai alors à quelqu'un d'autre le soin de s'en occuper.

M. LLOYD: Alors, il y a la question de financer un tel passif et il reste à savoir si le financement dans votre cas en accroîtra l'usage, parce que lorsque vous commencez à financer, si vous obtenez vos objectifs dans la refonte du captal actif et passif des chemins de fer, vous partez de ceci lorsque vous tentez d'obtenir une position d'équilibre et à moins de solutionner ce problème, vous devez faire des affectations de fonds pour constituer ce fonds.

M. GORDON: Dans cent ans d'ici.

M. LLOYD: La reconstitution sera faite dans moins de 100 ans.

M. GORDON: C'est vrai, mais il faut se rappeler que cette caisse se compose autant des contributions des employés que des nôtres.

M. LLOYD: Votre insuffisance de fonds vient sans doute de votre manque de cotisations?

M. GORDON: Rappelez-vous que les prestations ont été améliorées. Nous ne pouvons cependant pas apporter des contributions rétroactives à l'intention des membres pour combler entièrement les prestations améliorées qu'ils toucheront.

M. LLOYD: Je tente de faire un peu de lumière sur vos opérations. En dépit de la reconstitution de votre actif et de votre passif, vous avez encore une réserve d'obligations de fonds de pension et vous portez au maximum vos allocations d'amortissement comme vous continuerez probablement à accumuler les allocations pour dépréciation. Ce surplus prendra sans doute un temps considérable à venir jusqu'au gouvernement canadien, mais il s'élèvera, selon toute évidence, à moins que vous n'obteniez dans l'avenir une caisse de pension totalement financée ou en conservant des réserves pour rencontrer les prestations annuelles.

M. GORDON: Monsieur Toole, auriez-vous quelque jargon de comptabilité à ce sujet?

M. LLOYD: J'espère que ceci ne traduit pas votre pensée?

M. GORDON: Non, j'emploie jargon comme terme technique. Il arrive parfois que comptables et actuaires qui tentent de vous apprendre le fonctionnement d'un fonds de pension s'égarent à un tel point que seul un expert peut comprendre de quoi il s'agit.

M. LLOYD: J'espérais qu'on aurait employé des termes simples pour expliquer ce à quoi nous devons faire face.

M. GORDON: Je demanderai à monsieur Toole de s'en occuper.

M. TOOLE: D'après le cours actuel des emplois, il faudra une période de cent ans avant que la compagnie ait à apporter au fonds en question une partie de ces $395,000,000. Mais entre-temps, la contribution de la compagnie et celle des employés supportent les pensions. Le paiement des pensions atteindra un sommet d'ici dix ans environ et nous commencerons alors à puiser dans le fonds afin de pourvoir aux pensions courantes. La réduction s'échelonne sur une période de plusieurs années avant d'atteindre $395,000,000. L'autre point sur lequel je veux appuyer, c'est qu'il s'agit d'une fiducie. Ce n'est pas une partie de l'actif de la Compagnie. La Compagnie et les employés contribuent chacun à ce fonds en proportion des gains des employés et comme tout système actif, ces contributions fournissent le financement nécessaire pour le moment. A moins d'un changement dans les prestations, il n'y aura aucun besoin d'augmenter le taux de ces contributions pour plusieurs années à venir.

M. LLOYD: Ainsi cette caisse fiduciaire de pension peut vous empêcher de recourir à une politique de financement au fur et à mesure. A moins qu'il n'y ait entente avec les bénéficiaires, vous pourrez être tenus de continuer.

M. TOOLE: A l'institution de ce fonds, il a été décidé que nous n'emploierions pas la politique du financement précité.

Notre méthode actuelle nous donne des frais annuels beaucoup plus stables.

M. LLOYD: Vous serez donc tenus de continuer à accumuler ce fonds pour rencontrer une plus grande exigibilité actuaire.

M. TOOLE: Nous ne savons pas ce qu'il résultera de ceci dans 100 ans. Nous ne voyons aucunement l'utilité d'investir une somme considérable maintenant en prévision d'un besoin qui surgira peut-être seulement dans plusieurs années.

M. LLOYD: Ceci constitue un exemple intéressant de l'utilisation de réserves substantielles pour rencontrer vos exigibilités annuelles, exigibilités non complètement financées.

M. FISHER: Vous tentez d'établir un parallèle avec le fonds de pension du Canada.

M. LLOYD: Il y a un parallèle et ceci devient très important en ce qui concerne le fonds de pension du Canada.

M. RIDEOUT: Où peut-on trouver combien il en coûte au gouvernement pour ce fonds?

M. TOOLE: Je ne peux l'établir ici, mais je peux vous en donner le montant.

M. RIDEOUT: Le gouvernement y contribue.

M. TOOLE: Le gouvernement fournit une légère contribution d'environ $100,000. Ceci est approximatif, mais je le ferai vérifier.

M. RIDEOUT: Plusieurs personnes qui voudraient appartenir au régime de 1959 et relèvent de la caisse frugale de retraite se sont adressées à moi. J'ai même posé une question à ce sujet il y a quelques semaines. J'en ai parlé à M. Wilson, qui m'a avoué l'hésitation des compagnies à permettre aux individus de passer de la Caisse de retraite au fonds de 1959. Je me demande pourquoi la compagnie hésite à permettre l'accès au fonds de 1959.

M. GORDON: Si je me rappelle bien, ces membres faisant encore partie de la Caisse de retraite, ont eu par deux fois l'occasion d'appartenir au fonds de 1959. Ils ont choisi en toute liberté d'y demeurer.

M. RIDEOUT: Oui, je m'en rends compte, mais les circonstances ont changé depuis. Ils m'apportent des arguments très justifiés.

M. GORDON: Nous leur avons fourni l'occasion de le faire encore l'an dernier.

M. VAUGHAN: C'était en 1959.

M. RIDEOUT: Plusieurs d'entre eux ont maintenant de grands enfants et sont en meilleure position pour changer le régime de retraite et acceptent de rembourser.

M. GORDON: Oui, mais nous ne pouvons toujours leur donner une option allant contre les intérêts de la compagnie. Ils ont eu la possibilité de le faire deux fois. Si un individu est dans une situation telle qu'il n'a pu prendre option et qu'il doive attendre que les circonstances lui permettent de le faire à meilleur compte c'est une option qui va contre les intérêts de la Compagnie et c'est lui qui aurait tous les avantages.

M. RIDEOUT: Je ne veux pas continuer à poser des quesetions sur ce sujet, mais cette politique coûte beaucoup plus cher à la Compagnie et au gouvernement que la caisse de retraite frugale, parce que leur contribution n'est que de un et demi à deux pour cent et que dans le nouveau régime de retraite elle est de cinq et demi pour cent.

M. TOOLE: Il y a un point sur lequel j'ai été plutôt concis en réponse à votre question sur la contribution du gouvernement. De plus le National-Canadien apporte à la Caisse de retraite une somme annuelle de $6.8 millions.

M. GORDON: Le fonds est une faillite complète depuis 1929 et le National-Canadien a dû assumer la responsabilité de ce fonds en général. En ce moment son actif est de $6.8 millions en comparaison au don de seulement $100,000 fait par le gouvernement. C'est tout ce que le gouvernement offre et le transfert de la responsabilité a été accepté par le CN depuis longtemps. Si j'avais été là il n'aurait pas pu s'en tirer si facilement.

M. RIDEOUT: Voilà justement mon argument. Ceci coûte énormément cher à la Compagnie, néanmoins ils hésitent à la remplacer.

M. GORDON: Le taux actuaire du remplacement dans la gestion de la caisse serait encore plus élevé. En lui donnant l'occasion de s'occuper du fonds, au choix, il n'en nous coûterait pas moins cher.

M. TOOLE: Je ne sais ce que le coût serait, mais la possibilité qu'ils ont d'appartenir à l'autre régime de retraite nous coûte de l'argent. N'oubliez pas que les prestations sont meilleures sous le régime que ces gens n'ont pas choisi, le régime de 1959. Ce qu'ils cherchent, ce sont les prestations de survie, qu'ils ne possèdent pas dans la Caisse de retraite frugale. On leur a donné l'occasion de changer.

M. RIDEOUT: Ils touchent une pension plus élevée en appartenant à la Caisse de retraite frugale.

M. GORDON: Oui.

M. RIDEOUT: Je veux simplement que cela soit consigné au compte rendu.

M. FISHER: Je voudrais lire une courte lettre avant de poser une question au Ministre et à M. Gordon.

M. GRÉGOIRE: De qui est cette lettre?

M. FISHER: Elle a été écrite par J. Leary, secrétaire-trésorier de l'Association des retraités du National-Canadien et est adressée à l'honorable L. B. Pearson, premier ministre, Ottawa, Ontario, en date du 26 septembre 1963. Elle se lit ainsi:

> Cher monsieur le premier ministre,
>
> Ces dernières années, nous les retraités du CN, avons fait appel au gouvernement du temps, demandant que la question de l'augmentation des pensions pour retraités d'avant avril 1962, lorsque ladite augmentation fut accordée aux employés d'alors...

Nos efforts n'ont pas eu beaucoup de succès et aux lettres et représentations on a toujours répondu que la question était à l'étude.

Je vous prierais de vous reporter à la copie d'une lettre adressée à l'honorable M. Diefenbaker, premier ministre, et à votre réponse du 10 janvier 1963. La réponse de M. Diefenbaker était que la lettre avait été remise à M. L. Balcer, alors ministre des Transports. Ce dernier, dans sa lettre du 25 janvier, disait que les nouvelles idées émises par nous étaient prises en considération.

Saviez-vous que 377 retraités du CN reçoivent moins de $25.00 par mois de pension, 2,559 qui reçoivent une pension de base de $25 par mois et un total de 8,223 retraités du CN qui reçoivent moins de $60.00 par mois; ces données sont déplorables et les retraités d'avant le 1er avril 1962 peuvent à peine survivre avec l'augmentation du coût de la vie et des taxes. Le fonds de pension du CN en date du 31 décembre 1962 affichait une réserve de $845,599,085 en comparaison de la réserve du 31 décembre 1961 de $737,667,542... et nous soutenons que l'argent des anciens employés, maintenant retraités, ont contribué à l'élaboration de ce fonds et que l'intérêt de leur argent contribue régulièrement à l'entretien de ce fonds. Il serait juste qu'une partie de cet intérêt serve à augmenter la pension des retraités d'avant avril 1962. Le nombre des retraités en date du 31 décembre 1962 était de 29,431.

M. Douglas Fisher (CCF. Port Arthur, Ont.) a déclaré en Chambre, lors d'un commentaire sur la loi du 1er avril 1962 qui augmentait les pensions, que: plusieurs seront déçus en apprenant que les changements n'affectent que les employés actuels, plutôt que les retraités, et de plus, que les revendications venaient surtout des retraités.

Lorsque vous avez visité la Colombie-Britannique...

Ceci s'adresse à M. Pearson, bien entendu.

...lors de votre campagne électorale, trois membres de notre association, dont moi-même, ont été délégués pour vous interroger à ce sujet. Vous nous avez promis qu'advenant votre élection vous vous occuperiez de ce problème, car la hausse des pensions des anciens retraités du CN vous intéressait beaucoup. Depuis, plusieurs groupes ont écrit à votre gouvernement et beaucoup de temps s'est écoulé. Pouvons-nous vous demander si vous étiez vraiment sincère ou si ce n'était qu'une promesse pour nous endormir?

Il serait de toute urgence que vous reconsidériez ce point et que notre demande soit portée à l'attention du Parlement le plus tôt possible.

Je voudrais demander au ministre si la demande de l'Association des retraités du CN est à l'étude actuellement.

M. McILRAITH: Je ne sais pas si ces revendications-là sont à l'étude, mais le sujet l'est. Vous me questionnez en rapport avec cette lettre qu'il m'est impossible d'identifier, car nous recevons environ 200 lettres par jour; je ne peux la reconnaître, mais le sujet est à l'étude.

M. FISHER: Je voudrais savoir de M. Gordon si depuis les dernières élections, le nouveau gouvernement lui en a touché un mot?

M. GORDON: Pas que je me souvienne. Je pourrais cependant suggérer que vous demandiez à l'individu en question de m'écrire personnellement et je me chargerai de lui répondre.

M. FISHER: J'ai en ma possession plusieurs de ces lettres. Je vous les enverrai toutes.

M. GORDON: Faites donc cela; j'y répondrai.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il une motion?

Il est proposé par M. Lloyd, avec l'appui de M. Muir (*Lisgar*) que la section pension soit adoptée.

Adopté.

M. GRÉGOIRE: Puis-je suggérer que nous finissions l'examen des finances?

M. PUGH: En dessous de toutes ces questions de personnel et relation ouvrières, il y a un petit paragraphe concernant la loi du CN-CP.

Le PRÉSIDENT: M. Grégoire doit partir dans quelques minutes, monsieur Pugh, y a-t-il plusieurs questions?

M. MUIR (*Lisgar*): Une décision a été prise que lorsque nous atteindrions la rubrique Perspectives d'avenir, nous nous occuperions du problème des abandons de lignes. Nous devons tous partir. Puis-je suggérer que nous passions à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Nous avons promis à M. Grégoire qu'il pourrait poser deux questions.

M. GRÉGOIRE: Ne préférez-vous pas finir l'examen des finances?

M. PUGH: Ceci vient avant les Perspectives d'avenir.

M. LLOYD: Croyez-vous que nous aurons terminé ce soir?

Le PRÉSIDENT: Oui, nous aurons terminé ce soir.

M. PUGH: Monsieur Gordon, ceci concerne le *Great Slave Railway*, le *North Alberta Railway* et les nombreuses représentations de M. G. W. Baldwin, député de Rivière-la-Paix, Alberta. D'après ce que j'ai pu comprendre, plusieurs personnes croient que le *North Alberta Railway* maintenant devenu le *Great Slave Railway*, allant à Grimshaw dans le nord, serait beaucoup mieux administré par le National-Canadien. En d'autres termes, ce serait une opération beaucoup plus homogène. Avez-vous quelque idée là-dessus? Des représentations ont-elles été faites au Pacifique-Canadien et, si oui, quels ont été les résultats?

M. GORDON: Par définition, je me vois forcé d'admettre que tout ce qui est dirigé par le National-Canadien est mieux administré que par le Pacifique-Canadien.

M. PUGH: Qu'en dirait cette société?

M. GORDON: Je crois que son opinion différerait. Il est facile de dire que les gens voudraient les choses de telle façon, mais je n'ai aucune indication voulant que le Pacifique-Canadien accepte de vendre ses intérêts. Il possède 50 p. 100 du *N.A.R.* et ne semble pas vouloir vendre.

M. PUGH: Y aurait-il possibilité de location?

M. GORDON: Du Pacifique-Canadien? Pas que je sache. Il veut protéger ses intérêts—à moins que vous ne vouliez faire adopter une loi pour expropriation arbitraire.

M. PUGH: Serait-ce une façon de procéder?

M. GORDON: Oui. En ayant une évaluation décidée par arbitrage. Je crois que cela pourrait être fait, bien que mes connaissances juridiques soient limitées. Cependant je sais que le Pacifique-Canadien ne semble pas vouloir vendre.

M. PUGH: Avec l'inauguration du *Great Slave Railway* partant de Grimshaw—Grimshaw étant le point de départ de la ligne *N.A.R.*,—je crois comprendre qu'avec l'inauguration de la *Peace River* jusque-là, en plus des mines qu'on trouve au Nord, ne serait-il pas plus commode et plus simple qu'une seule compagnie de chemins de fer se charge de l'exploitation de tout le réseau jusqu'à Edmonton?

M. GORDON: Selon mon opinion personnelle, je suis tout à fait d'accord. Je crois que le CN serait en mesure d'en faire une meilleure exploitation.

M. PUGH: Du point de vue des usagers, ne serait-ce pas plus économique s'il était dirigé par le CN?

M. GORDON: Pour les taux de transport marchandises, j'en doute. Je crois qu'ils demeureraient les mêmes. Je retire mes paroles; peut-être que pour certains genres de transport et avec une meilleure exploitation on pourrait fixer les taux de transport marchandises, mais je ne voudrais pas m'engager.

M. PUGH: Qui en assume la direction actuellement?

M. GORDON: C'est une direction mixte. Chaque compagnie a le droit de nommer alternativement le directeur général de la *N.A.R.* Le directeur actuel est un employé du CN qui doit bientôt être mis à la retraite. Le prochain sera choisi par le CP.

M. PUGH: Maintenant que ce pays prend de l'expansion aux endroits où vous avez des extensions sur le *N.A.R.* par exemple, ne serait-il pas mieux de n'avoir qu'une direction?

M. GORDON: C'est concevable. Mon opinion est évidemment partiale. Je crois que le CN ferait un meilleur travail sous notre direction, mais je m'empresse d'ajouter que le CP n'en conviendrait pas.

M. PRITTIE: C'est une question assez superflue.

M. GORDON: Ni le Gouvernement, ni moi-même n'avons tenté quoi que ce soit auprès du Pacifique-Canadien. Si quelqu'un songe à proposer un bill dans ce sens, il ferait bien de s'assurer si ce bill serait contesté. Je crois qu'il vous faudrait en arriver à une certaine entente avec le CP.

M. PUGH: Ne vaudrait-il pas mieux faire une offre au sujet de notre prise de possession

M. GORDON: Vous voudriez que je m'entretienne avec le CP à ce sujet?

M. PUGH: Oui.

M. GORDON: Je sais d'avance que ces gens sont aucunement intéressés à discuter là-dessus. Cependant, si le Gouvernement veut que quelque mesure soit prise, je ne vois aucun inconvénient à discuter avec eux.

M. SOUTHAM: En rapport avec la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, je voudrais demander à M. Gordon si certaines discussions sont en cours, actuellement, concernant le très important problème de l'abandon de lignes. Je sais que nous en discuterons plus tard. Y a-t-il des discussions en cours tentant une certaine collaboration avec le CP pour régler ce cas?

M. GORDON: Pour vous donner un aperçu, je dirai que nous avons préparé des études de toutes les lignes susceptibles d'être abandonnées et que tous les groupes intéressés en ont été avertis. Le CP n'a pas fait de même.

M. FISHER: Avez-vous discuté de cela avec le CP?

M. GORDON: Je dois me référer au mémorandum pour pouvoir répondre. Je crois, monsieur le président, que nous épargnerions du temps si vous vouliez mettre en délibération cet item et je vous donnerai le mémorandum. J'ai un document assez complet là-dessus qui passe en revue tous les points en cause.

Le PRÉSIDENT: Avant de passer aux perspectives d'avenir, nous demanderons à M. Grégoire de poser ses deux questions.

M. GRÉGOIRE: Ceci concerne l'examen des finances, c'est-à-dire le bilan consolidé arrêté au 31 décembre 1962, l'actif.

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Ceci est inclus dans le rapport financier.

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Lorsque Air-Canada désire faire des placements, emprunte-t-il du CN?

M. GORDON: Vous voulez parler de dépenses d'immobilisations?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: En fait, il emprunte du CN?

M. GORDON: Oui, nous nous occupons du financement.

M. GRÉGOIRE: S'ils achètent 30 avions nouveaux, vont-ils emprunter la somme nécessaire aux Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GORDON: Techniquement, oui. S'il y a lieu d'emprunter.

M. GRÉGOIRE: Est-ce là un des vos placements?

M. GORDON: C'est présenté comme un placement. Nous trouvons les fonds et ils paient les intérêts. C'est, proprement dit, une question de commodité.

M. GRÉGOIRE: C'est considéré comme un placement du National-Canadien. Je le lis à la page 22. C'est inscrit dans l'actif sous la rubrique Placements dans les compagnies affiliées. S'ils veulent emprunter pour acheter 30 nouveaux DC-9, cela sera donc un de vos placements?

M. GORDON: C'est purement une question de forme. C'est présenté dans le budget des immobilisations afin d'éviter des répétions; mais, en réalité, si nous leur prêtons l'argent que nous obtenons du gouvernement, le taux d'intérêt reste le même.

M. GRÉGOIRE: Quelle somme devrez-vous placer dans l'achat des 30 nouveaux DC-9?

M. GORDON: Il faudrait que j'aie les chiffres d'Air-Canada. Cela sera inclus dans leur budget.

M. GRÉGOIRE: Quelle aurait été la différence du prix d'achat entre la Caravelle et le DC-9?

M. GORDON: Je ne sais pas; cela regarde Air-Canada.

M. PRITTIE: Le fait est qu'Air-Canada ne s'adresse pas au National-Canadien comme on s'adresse à une compagnie pour lui demander la permission de faire un placement.

M. GORDON: C'est cela. Nous agissons comme intermédiaires.

M. PRITTIE: Vous êtes un agent financier.

M. GORDON: Cela décrit bien la situation. L'emprunt est fait en notre nom.

M. GRÉGOIRE: Mais c'est un de vos placements et vous vous assurez que c'est un des meilleurs placements possibles?

M. GORDON: Non. Nous n'avons pas voix au chapitre, en aucune façon. Air-Canada prépare son propre budget. Le budget est présenté au ministre des Transports et par son entremise au ministre des Finances, et il est approuvé sans notre participation. Afin d'avoir l'argent nécessaire, nous empruntons au gouvernement. Cela paraît dans nos livres. Nous passons l'argent à Air-Canada qui nous paye le même taux d'intérêt que nous payons au gouvernement. C'est la même somme.

M. GRÉGOIRE: Si vous recapitalisez vos propres dettes, allez-vous en même temps recapitaliser les dettes d'Air-Canada?

M. GORDON: Cela n'a absolument aucun rapport.

M. GRÉGOIRE: C'es complètement indépendant.

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Si vous recapitalisez, les intérêts que vous payez maintenant seraient à la charge du gouvernement canadien. Cela serait donc compté dans le budget du ministère des Finances.

M. GORDON: Dans le système de recapitalisation, ils seraient responsables pour la somme qui serait défalquée.

M. GRÉGOIRE: Cela s'ajouterait-il à la somme que le ministre des Finances paye?

M. GORDON: Non. Ce serait un décalage en ce sens que le déficit serait éliminé.

M. GRÉGOIRE: Mais ils paieraient l'intérêt sur votre financement.

M. TOOLE: En ce faisant, ils font une économie.

M. GRÉGOIRE: Pensez-vous que ce sera la première fois que le ministre des Finances contribuera plus qu'un milliard de dollars?

M. GORDON: Ce n'est pas la somme en jeu. Notre montant total d'intérêts est de 62 millions de dollars.

M. GRÉGOIRE: Oui, mais en ajoutant les 940 millions de dollars d'intérêts actuels, on obtient 1 milliard de dollars.

M. GORDON: Concernant leurs propres emprunts? Je ne connais pas les chiffres.

M. GRÉGOIRE: Au lieu d'être une dette indirecte cela deviendrait une dette directe.

M. GORDON: Voulez-vous dire que le gouvernement doit 940 millions de dollars d'intérêts au public détenteur d'obligations? Est-ce bien ce montant, monsieur Toole? Je ne m'en souviens pas.

M. MUIR (*Lisgar*): Quel rapport cela a-t-il avec le National-Canadien?

M. GRÉGOIRE: Cela apparaît dans la revue financière.

M. MUIR (*Lisgar*): Posez donc cette question à la Chambre.

M. GORDON: Monsieur Grégoire veut établir le fait, après m'avoir questionné, que cela n'a aucun rapport avec le National-Canadien, et je le confirme.

M. MUIR (*Lisgar*): Nous le savions déjà avant qu'il le demande.

M. GRÉGOIRE: C'est un sujet qui apparaît dans la recapitalisation du National-Canadien.

M. MUIR (*Lisgar*): Les intérêts que le gouvernement doit pour ses emprunts sont la responsabilité du gouvernement, et non pas celle du National-Canadien.

M. GRÉGOIRE: Je parle de l'augmentation des charges du gouvernement qui est causée par cette recapitalisation. C'est ce qui m'intéresse en ce moment.

M. MUIR (*Lisgar*): Cela va bien tant que vous êtes ici et que vous retenez ici le Comité, car nous tous nous voulons aussi poser des questions.

M. GRÉGOIRE: C'est ma dernière question.

M. FISHER: J'ai une question facile à propos des titres obligataires qui se trouvent à la page 27. Vos emprunts, surtout ceux des 3 ou 4 dernières années, ont divers taux d'intérêts, le plus bas étant de 4 p. 100. A-t-on essayé de persuader celui, quel qu'il soit, avec qui vous avez fait les arrangements, d'émettre les obligations à un taux d'intérêt moindre?

M. GORDON: Nous avons accepté l'avis de la Banque du Canada pour une émission sur le marché à cette époque-là. Nous faisons très attention à ce que nous faisons à cet égard car les obligations du National-Canadien sont garanties par le gouvernement. Celui-ci ne voudrait pas que nous lui fassions concurrence quand il émet des obligations. Par conséquent quand il a été décidé que notre emprunt au gouvernement sera remboursé en vendant des obligations sur le marché, il nous fait part de son point de vue sur le moment propice, et ensuite nous discutons avec le ministère des Finances pour décider si nous devons ou non faire une émission. A ce moment-là la Banque du Canada donne son opinion sur l'état du marché des emprunts.

Naturellement notre trésorier discute avec la Banque du Canada afin de choisir un taux qui s'adapte au marché actuel.

M. FISHER: Parlons de cet aspect de votre proposition de capitalisation où il est dit qu'à l'avenir toute dette que vous aurez à contracter sera sur une base différente plutôt que par l'intermédiaire des obligations du National-Canadien.

M. GORDON: Dans les propositions, si elles sont acceptées, je prédis qu'il ne sera plus nécessaire de faire des emprunts; nous serons en mesure de pourvoir à nos besoins de capitaux par dépréciation de nos biens propres, à moins de transactions spéciales qui pourraient surgir et que je ne peux prévoir. Cependant si cela concerne l'exploitation normale des chemin de fer, je pense que nous pourrons la financer sans recourir à d'autres emprunts.

M. FISHER: A propos de cette dette à longue échéance, à la page 27, d'après vos propositions de recapitalisation, cela s'appliquerait-il à la liste entière des obligations et débentures, ou bien seulement à une partie?

M. GORDON: Nous avons choisi, dans cette liste, les montants en souffrance nécessaires à la recapitalisation et nous demanderons au gouvernement d'assumer la responsabilité des intérêts. Ce que je viens de dire est exact, mais je suis sûr que vous pourriez donner l'impression que la chose est plus complexe, monsieur Toole.

M. TOOLE: C'est vrai. Nous choisirions dans cette liste juste assez d'item pour égaler la somme qui a été approuvée pour la nouvelle capitalisation.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons maintenant passer aux perspectives d'avenir.

M. LLOYD: Vous aviez accepté au début de la séance de me permettre de revenir sur certaines questions. Je serai bref. Ce que j'ai à dire fait suite aux observations de M. Fisher.

A la page 25: service des intérêts, intérêts sur les obligations 67 millions, intérêts sur les prêts de l'État $3,700,000 et mortissement de l'escompte sur obligations ce qui ne s'applique pas ici. Vous payez les intérêts aux titulaires d'obligations en premier et cela comprend les intérêts des obligations au gouvernement du Canada. Ces intérêts sont vraiment payés. Y a-t-il une accumulation d'intérêt arriérés dus au gouvernement canadien?

M. GORDON: Rien d'autre que ce que vous pouvez voir ici.

M. LLOYD: Ce sont seulement les exigibilités.

M. GORDON: Nous empruntons au gouvernement jusqu'au moment où l'on décide d'émettre des obligations sur le marché. Alors, nous remboursons le gouvernement du Canada passe directement au passif du gouvernement.

M. LLOYD: On propose que l'intérêt sur les obligations garanties par le gouvernement du Canada passe directement au passif du gouvernement.

M. GORDON: En partie; la partie qu'il accepte.

M. LLOYD: D'où vient le paiement, dans l'accumulation des services des intérêts que vous versez au gouvernement canadien? Est-il inscrit sur votre bilan à la page 27?

M. TOOLE: A la page 27 il y a la dette à long terme.

M. LLOYD: Où se trouve l'intérêt payé au gouvernement au Canada?

M. TOOLE: A la page 27, à «prêts et obligations de l'État» vous trouverez la somme de 209 millions de dollars à la fin de l'année.

M. LLOYD: L'avoir total du gouvernement du Canada figure comme capital-actions sans valeur nominale de la *Canadian National Railways Company*, actions privilégiées à 4 p. 100, et capitaux fournis par l'État aux Chemins de fer du gouvernement du Canada. Je crois que le montant en est de 1,749 millions de dollars.

M. TOOLE: Vous lisez le bilan de 1961.

M. LLOYD: Alors le montant de 1962 est de 1,772 millions de dollars.

M. TOOLE: C'est bien ce qu'il y a sur le bilan à la page 23.

M. LLOYD: Dans le bilan du gouvernement canadien il y a, malheureusement, un passif à une autre date de l'année, prêts et sommes fournis aux sociétés de la Couronne. Les chemins de fer Nationaux ont, le 31 mars 1962, $1,160,000. Avez-vous essayé de faire concorder vos comptes avec ceux du gouvernement fédéral? Je suppose que votre vérificateur l'a fait. A-t-on omis de faire paraître quelque chose dans ce placement sur les instructions du gouvernement canadien? Vos livres font-ils état d'un passif qui n'a pas été renvoyé à l'actif dans le bilan du gouvernement canadien? Puis-je dire que c'est le cas actuel du Conseil des ports nationaux? Je veux m'assurer que vous ne suivez pas le même chemin. Je veux m'assurer que la méthode n'est pas la même et si elle l'est, je veux en connaître la raison.

M. GORDON: Si vous tournez à la page 24, la note 5, vous lirez ceci:

> Le capital-actions de la *Canadian National Railway Company,* à l'exception des actions privilégiées à quatre pour cent, et la mise de fonds de Sa Majesté dans les Chemins de fer du gouvernement canadien sont compris dans la dette nette du Canada et figurent dans l'historique de l'aide de l'État aux chemins de fer comme l'indiquent les Comptes public du Canada.

M. LLOYD: Dans l'historique?

Je sais que le temps presse, monsieur le président, et je dirai seulement ceci. Nous touchons là une questions très technique.

Avant que la compagnie ne soit figée dans sa position au sujet du passif, je propose que l'on considère très attentivement la politique de dépréciation que l'on applique. Récemment, dans le cas d'une très petite compagnie publique de transport dont les fonds de réserve étaient fournis par une entreprise publique, *Urwick Currie Limited* a très bien présenté la recommandation suivante: qu'il n'est pas nécessaire de prévoir la dépréciation de valeurs immobilisées ayant une durée prolongée. Vous pourriez approfondir cette question. Si vous pouvez obtenir un apurement de vos comptes, vous verrez que cette idée a de la valeur.

M. GORDON: Les montants afférents aux amortissements des Chemins de fer au Canada, ceux du Pacifique-Canadien et les nôtres inclus, sont fixés par la Commission des transports dans ses règlements concernant la classification uniforme des comptes. C'est présenté très clairement dans les règles de procédure des chemins de fer que nous devons suivre. Ce n'est pas à nous de choisir, nous devons faire ce qu'on nous dit.

M. LLOYD: Vous n'avez pas de choix tant que, ainsi que vous le dites, la Commission des transports suivra cette législation.

M. TOOLE: Ses membres admettent aussi que nous fonctionnons comme une société et non pas comme un ministère du gouvernement.

M. LLOYD: Je ne veux pas me disputer avec vous à ce propos mais je pense que vous êtes situé entre une exploitation publique et une exploitation privée. Il n'y a pas de dispositions pour des fonds d'immobilisation comme en ont les compagnies ordinaires.

Je ne veux pas prendre tout le temps de ce Comité, mais je propose, monsieur Gordon, que vous trouviez une meilleure façon de traiter cette dépréciation et je vous suggère d'étudier attentivement et longuement cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, maintenant passons aux perspectives d'avenir. Je pense que M. Gordon va nous donner quelques opinions sur les abandons de lignes.

M. MUIR (*Lisgar*): Avant que M. Gordon nous fasse son exposé, je veux faire remarquer à ce Comité que M. Grégoire, malgré que ce Comité lui ait donné toute latitude, a causé un vide en se retirant et en quittant le Comité. Je veux que cette remarque figure au compte rendu.

M. GORDON: Je regrette mais je n'ai pas saisi.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez continuer, monsieur Gordon. Cette remarque ne s'adresse pas à vous.

M. MUIR (*Lisgar*): Je ne vous ai pas envoyé paître, monsieur Gordon.

M. GORDON: J'ai compris qu'il me fallait quitter la pièce pour que vous puissiez m'enguirlander à votre aise.

Je vais seulement esquisser les faits saillants. J'ai un mémoire volumineux devant moi mais je me contenterai de vous présenter les faits pertinents.

Depuis sa création, réalisée par la fusion de nombreuses lignes concurrentes, le National-Canadien a dû suivre une stratégie qui a été entravée par l'exploitation d'un certain nombre de lignes à faible densité de trafic. Nous suivons une méthode de base pour sélectionner les lignes dont nous sollicitons l'abandon devant la Commission des transports lorsque nous pouvons en prouver la nécessité; toutefois, une étude systématique de l'exploitation a révélé qu'un grand nombre de lignes secondaires n'étaient pas économiques. La présentation traditionnelle à la Commission des transports de demandes périodiques et isolées d'abandon de lignes secondaires individuelles et non économiques n'était pas satisfaisante devant l'ampleur du problème. Ainsi, en 1960, débutait un relevé complet et détaillé de la situation dans l'Ouest du Canada et, au début de 1961, l'étude était étendue à tout le réseau.

Le relevé se basait sur une analyse détaillée des recettes, des dépenses, des méthodes d'exploitation, des frais d'entretien et du potentiel de trafic de toutes les lignes transportant 200,000 tonnes-mille brutes par mille de voie ou moins. A cette fin, il fallait entreprendre 153 études séparées pour un ensemble de 6,604 milles de voie à travers le pays.

A cause des immobilisations de capitaux dans les installations d'élévateurs dans l'Ouest du Canada et des répercussions sur cette exploitation du programme de rationalisation du réseau, la liste des lignes à l'étude a été transmise aux entreprises d'élévateurs aux premiers stades de la revision. A cette occasion, le National-Canadien proposait que, si un élévateur quelconque sur les lignes à l'étude nécessitait d'importantes dépenses de capital dans un avenir rapproché, les exploitants examineraient avec les chemins de fer les perspectives de cette ligne particulière avant d'en entreprendre la dépense. Durant cette période, le National-Canadien était disposé à étudier le sujet tout entier avec tous les intéressés et il l'a fait effectivement.

Au moment où la Commission royale d'enquête sur le transport ferroviaire publiait ses recommandations en 1962, il devint manifeste que les projets du National-Canadien coïncidaient dans une grande mesure, avec ceux de la Commission. En tout état de cause, la Commission recommandait qu'une commission étudie soigneusement chaque demande d'abandon en collaboration avec les chemins de fer, les compagnies de céréales, les gouvernements provinciaux et tous les autres intéressés. Si les témoignages indiquaient que l'exploitation de la ligne n'était pas économique et si l'enquête démontrait que pareille situation demeurerait vraisemblablement inchangée, alors la commission fixerait une date pour la suppression de la ligne afin de permettre un nouvel arrangement ordonné des élévateurs et autres installations sur la ligne. Dans l'intervalle, la société ferroviaire serait indemnisée pour ses pertes. C'était là le fond du rapport de la Commission MacPherson.

Devant l'ampleur du problème pour le National-Canadien seulement, surtout dans l'Ouest du Canada, il a été jugé que la Commission d'enquête ne pouvait faire face à cette situation dans un délai raisonnable tant qu'elle

aurait à étudier les demandes d'une manière fragmentaire. Ainsi, l'élaboration d'un plan satisfaisant de rationalisation ferroviaire ne pouvait être réalisée que si la commission, autant que les autres intéressés, étaient informés de toutes les lignes qui pourraient être l'objet d'un abandon. Le National-Canadien a orienté toutes ses recherches dans ce but.

Pour scruter davantage la période où des événements se sont produits récemment, je signalerai qu'à une séance de janvier 1963, convoquée conjointement par les ministres de l'Agriculture et des Transports et à laquelle ont assisté les délégués de la Commission des grains, de la Commission des transports du Canada, des sociétés coopératives d'élévateurs, la *Northwest Line Elevators Association,* du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, les dispositions suivantes ont été adoptées pour l'examen des demandes d'abandon des lignes secondaires. Il fut convenu à la réunion que les chemins de fer continueraient à présenter les demandes à la Commission des transports, mais dans le cas des lignes en usage pour le transport des grains du marché de l'Ouest, les chemins de fer demanderaient à la commission de ne pas donner suite à ces demandes jusqu'à ce que le gouvernement du Canada ait eu l'occasion de déterminer une politique globale dans la perspective des mesures législatives qui pourraient résulter des recommandations de la Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports. Conformément à cette entente, le National-Canadien a continué de déposer ses demandes d'abandon selon cette formule. Nous saisissons la Commission des transports de ces demandes d'abandon en lui demandant de ne pas rendre de décisions mais seulement d'en constituer un dossier qui contiendra nos réclamations à l'égard du programme d'abandon lorsque le gouvernement adoptera les mesures législatives fondées sur le rapport MacPherson, alors que pourra être déterminé l'ordre approprié de l'abandon des lignes.

Notre ligne de conduite consiste à poursuivre l'étude de l'exploitation de toutes les lignes secondaires et de déposer nos demandes à la Commission et aux autres organismes intéressés, conformément à l'entente intervenue à ce moment-là et c'est ce que nous faisons.

Je ne crois pas devoir préciser davantage sauf pour ajouter que, selon cette méthode actuelle, le National-Canadien a déposé à la Commission des transports 75 demandes représentant 2,899.20 milles de voie. En ce qui concerne l'Ouest du Canada, il reste encore à compléter trois études, relatives à 222 milles de voie au Manitoba et neuf études sur 700 milles de voie en Saskatchewan. Selon les prévisions, ces études seront déposées à la Commission des transports dès la fin de l'année. Il s'agit pour ainsi dire d'avis d'intention afin que tous les intéressés soient au courant des décisions envisagées lorsqu'auront été arrêtées les mesures législatives recommandées par le rapport MacPherson sur les modalités du traitement de ces demandes.

M. SOUTHAM: Je vous remercie, monsieur Gordon. Je voudrais introduire mes questions et mes commentaires en déclarant, qu'à mon avis, la Saskatchewan est l'une des régions du Canada spécialement atteinte par les recommandations du rapport MacPherson sur l'abandon de lignes ferroviaires. C'est pour cette raison que j'accorde une grande importance à la question. Je regrette le manque de temps pour discuter cette situation.

Monsieur le président, pour faciliter la déposition d'une partie des renseignements, je voudrais demander la permission de présenter une résolution de comité. Le 22 novembre de cette année avait lieu une séance du comité d'enquête sur le maintien des lignes du chemins de fer en Saskatchewan. Ce comité, sous la présidence de M. R. LeBlanc, se composait de MM. J. C. Porter, W. L. Tullis, H. E. Konsmo, W. S. Howes, Niel Maclennon, Clayton Marshall et Lloyd Stewart.

Monsieur le président, je voudrais vous demander la permission de faire figurer cette étude de 23 pages en appendice aux délibérations d'aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Le comité consent-il à ce que ce document figure en appendice aux délibérations?

Des VOIX: D'accord.

M. SOUTHAM: Je ne pourrai m'occuper de cette affaire entièrement ce soir à cause de l'heure tardive. Toutefois, je crois que l'étude suscitera l'intérêt de M. Gordon et que le gouvernement y recueillera des renseignements très utiles.

M. GORDON: Monsieur Southam, assistiez-vous à cette séance?

M. SOUTHAM: Non, monsieur Gordon, mais M. Cantelon y était.

M. GORDON: J'ai lu un rapport de la séance selon lequel les renseignements fournis par le National-Canadien étaient satisfaisants mais que le seul ennui résulte de l'absence de renseignements de la part du Pacifique-Canadien. Je pense qu'il convient de mentionner ce fait pour le compte rendu.

Le président du Syndicat du blé de la Saskatchewan, M. C. W. Gibbings, m'a dit que la politique préconisée par le National-Canadien et le programme envisagé pour la suppression de ces lignes constituent le premier pas vers une solution raisonnable du problème. Je veux vous donner une idée précise de la politique adoptée par le National-Canadien à cet égard. C'est un programme constructif qui correspond aux besoins de notre société. Elle présuppose tout naturellement sa mise à exécution.

M. SOUTHAM: Je crois que les membres du comité en sont convaincus. Personnellement, j'ai aussi entendu formuler des critiques en ce qui concerne le manque d'intérêt éventuel du Pacifique-Canadien face à ce problème.

Nous permettriez-vous de faire reproduire en appendice des délibérations d'aujourd'hui un résumé des subdivisions, le nombre des élévateurs, le volume total du grain expédié, etc. Ces renseignements faciliteraient notre étude du problème et s'avéreraient très utiles.

Le PRÉSIDENT: Cela vous agrée?

Des VOIX: Oui.

M. FORBES: Monsieur Gordon, vu l'heure tardive, mes commentaires seront succincts. Il ne convient pas ici d'entrer dans tous les détails qui justifient la suppression des lignes. Mon énoncé aura donc l'allure d'un résumé.

L'année dernière, soit le 2 novembre 1962, vous avez déposé une demande d'abandon de la ligne qui relie la rivière Ochre à Rorketon. En déposant cette demande à la Commission des transports, vous avez mentionné la ville de Fork-River comme centre probable de marché de rechange. Ainsi, au moment où les habitants des alentours de Rorketon, Bagnet et Methley projettent l'ouverture d'un centre de marché de rechange à Fork-River et la construction de routes allant vers ce centre, vous déposez une demande d'abandon de la ligne qui mène à Fork-River!

M. GORDON: N'était-ce pas là une des demandes déposées à la Commission avec demande qu'on n'y donne pas suite?

M. FORBES: Je suppose qu'on la tient en suspens.

M. GORDON: Oui et c'est précisément pour cette raison que nous désirions déposer toutes les demandes. De la sorte, les intéressés sauraient où en est la situation. Au moment de la déposition de ces demandes, nous avons envoyé un avis à tous les intéressés pour leur faire savoir ce que ces mesures impliqueront et au moment de leur exécution, soit lorsque la commission en fera l'examen, ils auront le droit de faire des représentations et de s'opposer à ces mesures, le cas échéant. Le droit de faire ces représentations leur revient incontestablement et ainsi le rôle de la commission sera de prendre les décisions nécessaires. J'ai remarqué que la résolution était rédigée dans ce sens. Elle faisait mention de la création d'une nouvelle commission.

M. McILRAITH: Elle mentionnait la création d'une autorité chargée de la rationalisation.

M. GORDON: A première vue, je ne me rappelle pas cela. Toutefois, je présume que ce qui entre en ligne de compte ici, c'est la décision du choix de la ligne qu'il conviendrait le mieux d'abandonner et de la ligne qui servirait le mieux les intérêts de la région.

M. FORBES: Avez-vous déposé une demande d'abandon de la ligne entre St. Rose, Ochre-River et Magnet?

M. GORDON: Oui.

M. FORBES: Dans cette demande, vous proposiez Fork-River comme marché de rechange?

M. GORDON: Oui.

M. FORBES: Vous avez proposé ensuite de supprimer la ligne Fork-River?

M. GORDON: Oui, c'est l'organisme chargé de la rationalisation qui sera chargé de prendre une décision dans ces deux cas.

M. McILRAITH: C'est ce que j'essayais de préciser lorsque j'ai répondu aux questions à l'ordre du jour se rapportant à cette question.

Dans ces demandes pour la création de nouvelles lignes ferroviaires et pour l'abandon d'autres lignes, il peut y avoir des cas où deux lignes secondaires sont impliquées. Il est pertinent de supposer dès lors que l'une des deux seulement sera abandonnée. En somme, là où il faut faire le choix entre deux lignes qui sont simultanément succeptibles d'abandon, ces deux lignes font chacune l'objet d'une demande. Si les lignes que vous mentionnez sont bien celles dont il est question ici, c'est là le problème qui s'est posé. Vous remarquerez que la demande dont vous faites mention date de l'année dernière, en novembre; c'était donc avant l'élaboration et l'adoption de la politique préconisée en la matière. Je pense que cette ligne de conduite a été proposée cette année en janvier, au moment où on a décidé de déposer le plus grand nombre possible de demandes d'abandon envisagé ou de rechange. C'est là l'explication, je crois.

M. FORBES: Encore une question. Je veux demander à M. Gordon si, dans sa demande d'abandon de certaines lignes secondaires, il a pris en considération la possibilité d'affecter une locomotive plus légère à ces lignes tout en continuant à assurer un service de transport du grain et d'autres marchandises lourdes.

M. GORDON: Oui, nous avons pris ce fait en considération. Il est important de le faire accepter.

A titre de société des chemins de fer, nous ne pouvons nous occuper que des intérêts qui nous sont propres. J'ai déjà déclaré publiquement à maintes reprises quels étaient ces intérêts. Voici le passage de la lettre que j'ai adressée au premier ministre de la province:

> Je suis persuadé, dis-je, que l'objectif des intéressés devrait être un programme dont l'ensemble serait favorable au pays tout entier, particulièrement durant la période critique et de concurrence progressive que notre histoire économique traverse—et ce programme ne devrait pas se limiter à servir les intérêts individuels de chaque partie intéressée. La meilleure méthode d'aborder le problème me semble être d'adopter un programme coordonné auquel tous les intéressés seraient disposés à collaborer dans le but d'arriver à une entente.

Je ne puis fournir que les renseignements qui relèvent de la société des chemins de fer; les compagnies d'élévateurs devront soumettre leur cas en tenant compte de leurs problèmes individuels et l'agriculteur devra soumettre le sien à la lumière de ses intérêts particuliers tandis que les provinces devront exprimer leurs vues sur ce qui est en cause dans ce programme. Bref, tous les

intéressés se réuniront avec l'organisme chargé de la rationalisation et s'entendront au sujet de la solution qui convient. Il se peut que l'organisme chargé de la rationalisation dise: Voilà, c'est entendu, telle ligne doit être maintenue pendant cinq, 10 ou 15 ans jusqu'au moment de l'élaboration d'un nouveau programme et alors si nous pouvons démontrer que la ligne n'est pas rentable, nous aurons droit à une subvention qui nous dédommagerait des pertes subies. Il se peut que les compagnies d'élévateurs fassent des représentations semblables, je ne puis le prévoir. Je ne discute pas leur point de vue. Ce que nous avons surtout préconisé tout au long de cette étude, c'est la nécessité de coordonner les idées de façon à solutionner le problème de la manière la plus sensée et la plus raisonnable dans l'intérêt de la nation.

M. SOUTHAM: M. Gordon nous a dit qu'il y avait encore bien d'autres lignes dont il faudrait considérer l'abandon. Avez-vous fini d'examiner les dossiers qui se rapportent à la Saskatchewan?

M. GORDON: Je ne les aurai tous en main qu'à la fin de décembre.

M. SOUTHAM: Aurez-vous aussi ceux qui se rapportent à la Saskatchewan?

M. GORDON: Oui.

M. SOUTHAM: Les tableaux que j'ai fournis indiquaient environ 1,392 milles de voie. Pourriez-vous me donner une estimation approximative du chiffre total pour la Saskatchewan?

M. GORDON: J'ai dit qu'en Saskatchewan il faut terminer neuf études portant sur 700 milles de voie.

M. SOUTHAM: Vu le temps considérable qui s'est écoulé depuis l'étude de ces problèmes par la Commission MacPherson et vu aussi la demande accrue et sans précédent pour le blé canadien et pour les produits de l'Ouest à laquelle nous assistons, a-t-on songé à faire une revision des abandons de lignes relevant du National-Canadien dans l'Ouest canadien?

M. GORDON: Oui. J'ai posé cette question dès que nous avons reçu ces commandes des Russes; la réponse préliminaire est que ces commandes n'agiront pas de façon importante sur aucune des demandes.

M. SOUTHAM: Une question de plus que je veux poser à l'honorable M. McIlraith, qui est actuellement ministre des Transports.

Pourriez-vous indiquer au comité la date où quelque projet de loi ayant trait à toute cette question d'abandons de voies ferrées sera présenté en Chambre?

M. MCILRAITH: Il y en a un au *Feuilleton*. J'espère qu'il sera étudié tôt, très tôt, durant la nouvelle session, parce que j'aurais voulu qu'il soit en vigueur dès le 1er janvier 1964. De fait, c'est la date indiquée dans la nouvelle loi. Cette date devra être changée.

A mon avis, nous ferions bien de nous en occuper au plus tôt. Je ne saurais prédire ce qu'il se passera à la prochaine session du Parlement, mais j'aimerais faire remarquer qu'il n'y aura pas le même encombrement de projets de loi à cette session, encombrement causé par deux élections générales au cours de la même année. J'espère que nous pourrons étudier ce projet tout de suite.

M. SOUTHAM: Les dirigeants du Pacifique-Canadien ont-ils indiqué s'ils présenteraient leurs projets d'abandon?

M. MCILRAITH: Non, il n'y a eu aucun indice de la sorte. Ils ont abordé ce sujet d'une façon différente.

M. FISHER: Leur attitude semble dire que tout cela ne regarde pas le gouvernement.

M. GORDON: J'ai assisté à une réunion en janvier où M. Crump a présenté ses vues. Les dirigeants du Pacifique-Canadien ne veulent pas arrêter d'avance

leurs projets d'abandon car ils sont d'avis que cela nuirait à leurs propres intérêts. Ils croient qu'en faisant connaître d'avance leurs projets, cela pourrait décourager l'établissement d'industries le long de leurs lignes. Ils préfèrent alors ne rien dire avant d'être prêts à agir. C'est la raison que ces gens ont invoquée, c'est-à-dire la possibilité de nuire au développement industriel de certaines régions de l'Ouest.

M. SOUTHAM: En posant ma question, je parle au nom de tous les gens de l'Ouest et non seulement pour ceux de la Saskatchewan. En Saskatchewan surtout, le problème est suspendu comme un nuage au-dessus de nos petites localités. Lorsqu'on me demande ce qu'il y a à faire, je réponds que nous faisons de notre mieux. Mais ces gens veulent quelque garantie, car les jeunes devront peut-être se préparer à quitter leur village.

M. GORDON: Vous pouvez dire clairement aux vôtres qu'il n'est aucunement question que ces lignes soient abandonnées soudainement. Il est possible que cet organisme chargé de la rationalisation, lorsqu'il se mettra à l'œuvre, décidera que telle ou telle voie ne doit pas être abandonnée; mais ceci nous donnerait le droit de réclamer indemnité. Les demandes que nous faisons actuellement établissent en sorte nos droits, et nous avons droit de faire examiner nos réclamations. Cela ne veut pas dire qu'il y aura des abandons de tous côtés. Cela me surprendrait beaucoup; même, ce serait impossible, car chaque cas doit être examiné isolément.

M. SOUTHAM: Je suis heureux de vous l'entendre dire. Vous avez peut-être remarqué, au *Feuilleton*, le Bill C-70, qui aborde le problème en entier, et qui propose un moratoire sur les abandons, même lorsqu'ils auront été adoptés aux termes de la loi proposée, afin d'essayer d'adoucir le choc.

M. MCILRAITH: Puis-je ajouter quelque chose? Je reconnais qu'il est difficile pour vous de rentrer chez vous et de rencontrer vos commettants sans pouvoir leur présenter la nouvelle loi. Je suggère que vous lisiez la résolution ainsi que la phrase qui a trait à l'organisme chargé de la rationalisation, et que vous appuyiez là-dessus.

M. FISHER: Si la loi est prête, pourquoi ne la présentez-vous pas avec la collaboration voulue pour éviter le débat et pour obtenir que la première lecture soit faite? Nous savons que vous devrez présenter le bill de nouveau à la prochaine session, mais dans l'intervalle nous aurions l'occasion d'étudier ce projet de loi très compliqué.

M. MCILRAITH: Nous faisons de notre mieux pour obtenir ce concours dont vous parlez, mais nous n'y sommes pas encore.

M. FISHER: Vous avez essayé de l'obtenir?

M. MCILRAITH: Certes. Serait-ce que je versasse cette résolution au compte rendu? Si vous croyez que ce serait utile, je le ferais volontiers. La résolution est la suivante:

N° 19.

6 décembre—En comité plénier, le projet suivant de résolution:

Qu'il y a lieu de présenter une mesure autorisant la mise en œuvre de certaines recommandations de la Commission royale sur les transports en ce qui concerne l'organisation rationnelle des embranchements des lignes de chemins de fer et des services-voyageurs ainsi que l'établissement d'un tarif-marchandises compatible avec une politique nationale en matière de transport, adaptée aux exigences des transports modernes; établissant une Administration de l'organisation rationnelle des embranchements et une Caisse de l'organisation rationnelle des embranchements à maintenir pendant quinze ans en vue de faciliter l'élaboration d'un programme ordonné, rationnel et méthodique d'abandon des embranchements déficitaires; autorisant l'utilisation de fonds publics

dans des circonstances qui rendent nécessaire une assistance semblable à celle qu'aura fournie la Caisse de l'organisation rationnelle des embranchements, après ladite période de quinze ans; autorisant le prélèvement, sur le Fonds du revenu consolidé, de paiements décroissants pendant une période de cinq ans à compter de 1964 en vue d'indemniser la Compagnie du Canadien National et la Compagnie du Canadien Pacifique pour les déficits de leur service-voyageur encaissés au Canada durant cette période; autorisant des paiements destinés à maintenir le tarif-marchandises applicable au grain de l'Ouest et à ses produits, transportés par rail à des points d'exportation, aux taux en cours le 1er juillet 1963; permettant que soit suspendue la subvention (dite de «soudure») présentement fournie pour le maintien de l'ensemble des voies ferrées de la Compagnie du Canadien Pacifique entre Sudbury et Fort-William et l'ensemble correspondant de voies ferrées de la Compagnie du Canadien National entre Capreol et Fort-William et entre Cochrane et Armstrong; autorisant des accords relatifs au transport par rail du courrier de Sa Majesté et des membres des forces canadiennes ainsi que des agents de police qui se déplacent au service de Sa Majesté et pourvoyant à certains autres détails qui découlent de ce qui précède, s'y rattachent ou y sont connexes.—*Le ministre des Transports.*

M. CANTELON: J'ai à poser quelques questions dont certaines ont déjà été posées. M. Gordon a répondu à ma première question. A ce que je comprends, vous seriez en faveur de faire une étude approfondie des conséquences économiques et sociales de chaque abandon avant de l'effectuer?

M. GORDON: Oui, c'est ce que j'ai déjà dit.

M. CANTELON: Dans ce cas-ci, ne se peut-il pas que les économies que vous feriez signifieraient des pertes pour autrui?

M. GORDON: Eh bien, il faut examiner la façon de partager le poids du fardeau. Il me semble que ce soit naturel.

M. CANTELON: Croyez-vous que les sociétés ferroviaires ont le devoir moral de maintenir les services, puisque les gens et les entreprises ne s'y seraient pas établis sans la construction des chemins de fer?

M. GORDON: Je ne crois pas que nous ayons de devoir moral d'en subir les pertes. Je suis d'avis que c'est le Trésor public qui doit les subir.

M. CANTELON: Ceci se fait apparemment à l'aide de subventions qui sont actuellement payées?

M. GORDON: Oui.

M. CANTELON: Il y a lieu de se poser des questions. Si le Pacifique-Canadien ne publie pas d'avance les voies qu'il se propose d'abandonner, n'y a-t-il pas possibilité que le Pacifique-Canadien profite, à vos dépens, du trafic qui alimente vos voies principales dans la région où vous abandonnerez une voie ?

M. GORDON: Les faits de la géographie n'appuieraient pas une telle thèse.

M. CANTELON: Il y a une ligne près de chez moi où nous verrions la thèse appuyée.

M. GORDON: S'il était plus avantageux pour le Pacifique-Canadien qu'il entreprenne de s'occuper de ce trafic et s'il peut le faire de concert avec d'autres et en tirer un profit, c'est alors ce qu'il faut faire.

M. CANTELON: Dans la région de Kindersley, où se trouve ma circonscription, il y a un endroit où une ligne de prolongement qui se trouve entre deux voies du Pacifique-Canadien; si vous abandonniez ce prolongement, vous donneriez au Pacifique-Canadien un demi-million de boisseaux à transporter.

M. GORDON: Tant mieux. Ils pourront peut-être en tirer un profit et vice versa. J'espère qu'il nous arrivera quelque chose de semblable.

M. CANTELON: J'espère que vous saurez accepter de subir quelque perte dans quelques-uns de ces cas.

M. GORDON: Sous réserve de la subvention, bien sûr.

M. FISHER: Ce bel accord ne s'est pas appliqué à Esterhazy.

M. GORDON: Vous voulez parler de l'accord concernant l'entreprise de potasse qui a été fait avec le Pacifique-Canadien. Nous avons construit notre voie en premier, et puis ils sont arrivés à la suite. J'ai présenté mon opinion là-dessus l'an dernier.

M. FISHER: Nous avons le ministre avec nous, et puisqu'il s'agit réellement de politique ferroviaire, il vaudrait peut-être la peine de rappeler à cette société ferroviaire que vous entrevoyez des possibilités de coopération avec elle. Le National-Canadien dessert un endroit où le Pacifique-Canadien opérait à déficit, le Pacifique-Canadien dessert une région où il arrive peut-être la même chose au National-Canadien, et il n'est pas possible d'avoir deux lignes. Nous devons sûrement nous servir de la même logique.

M. GORDON: Dans le cas d'Esterhazy, nous avons tous les deux cru pouvoir réaliser des bénéfices.

M. FISHER: Mais ce qui importe, c'est que vous auriez pu faire un gros profit.

M. GORDON: Nous y étions les premiers.

M. CANTELON: Vous y aviez droit.

M. MUIR (*Lisgar*): J'avais plusieurs questions à poser, mais, vu l'heure tardive, j'écrirai une lettre à M. Gordon. Pour le moment, je ne lui poserai que deux questions.

Les demandes d'abandon sont établies dans un ordre de priorité, n'est-ce pas?

M. GORDON: On n'en a pas discuté avec la Commission. Je continue de dire la Commission des Transports, mais le nouvel arrangement sera fait, je le présume, avec la commission de l'organisation rationnelle des embranchements. Je suppose que nous déciderons ensemble des demandes qui méritent d'être considérées en premier lieu.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous allez abandonner 154 milles de voie ferrée au Manitoba, ou du moins c'est l'autorisation que vous demandez. Je suppose que vous n'avez pas consulté le Pacifique-Canadien avant de faire ces demandes, surtout pour ce qui est des endroits où vos voies sont parallèles à celles du Pacifique-Canadien.

M. GORDON: Vous devez vous rappeler que, lorsque nous soumettons une demande, la Commission des Transports avertit toutes les parties intéressées. Elles voient notre demande et obtiennent toutes les données pertinentes. Rien ne les empêche de faire des représentations si elles le désirent.

M. MUIR (*Lisgar*): Voici pourquoi je vous ai posé cette question, monsieur Gordon. Dans ma circonscription, qui se trouve entre la rivière Rouge et la frontière occidentale du Manitoba, votre ligne est sise entre deux lignes du Pacifique-Canadien. C'est là la seule voie du National-Canadien au sud de la rivière Assiniboine, et je comprends que votre intention est d'en abandonner la plus grande partie. Je devrais dire qu'il y a deux embranchements sortants de Winnipeg et se réunissant à une ville qui se nomme Somerset. Un de ces embranchements sera abandonné et, de là, vous abandonnez la ligne entière. Cela veut-il dire que vous laissez entre les mains du Pacifique-Canadien toute la question du transport dans le Sud-ouest manitobain?

M. GORDON: Je ne connais pas d'assez près le réseau dans cet endroit. Ce qui importe, je crois, c'est que nous nous débarrassions d'une ligne déficitaire sans tenir compte de sa fonction.

Avez-vous connaissance de cela, monsieur Demcoe?

Au dire de M. Demcoe, votre interprétation de ce cas est exacte, d'après la carte.

M. MUIR (*Lisgar*): Croyez-vous que c'est là un résultat à souhaiter?

M. GORDON: Oui, car autrement nous n'aurions pas fait la demande.

M. MUIR (*Lisgar*): Avez-vous une idée du temps qui s'écoulera avant que cette ligne soit abandonnée?

M. GORDON: Cette question se rattache à une autre: quand recevrons-nous la permission de le faire?

M. MUIR (*Lisgar*): Je poserai mes autres questions dans la lettre.

M. GORDON: Je vous donnerai volontiers des détails.

M. LLOYD: Êtes-vous prêts à traiter de «Perspectives d'avenir»?

Le PRÉSIDENT: Nous en avons fini.

M. LLOYD: Il ne nous reste que la dernière page à voir; je veux simplement m'assurer que j'ai compris tout ce que j'y vois.

Monsieur Gordon, vous devez faire concurrence avec une société privée, le Pacifique-Canadien, qui obtient son capital chez ses actionnaires et qui est soumise aux mêmes règlements de la Commission des transports. Ces règlements, la comptabilité de la dépréciation, particulière aux sociétés privées, vous placent dans une situation semblable. Vous voulez avoir un fonds de capital duquel vous pourriez tirer, grâce à la dépréciation, le capital qu'il vous faut pour vos nouvelles dépenses économiques, je dis bien *économiques*. Est-ce bien cela?

M. GORDON: Si nous obtenons la recapitalisation et l'aide financière, nous serons en mesure de financer notre entreprise.

M. LLOYD: Et, en dernier lieu, si le gouvernement insistait pour que vous entrepreniez des services, pour le bien public, qui ne seraient pas économiques (du point de vue d'un exploitant du secteur privé), vous vous attendriez que le gouvernement fournisse les fonds pour de tels services? Tel est votre objectif?

M. GORDON: Si le gouvernement nous demandait d'entreprendre un service déficitaire au nom du bien public, nous nous attendrions à ce qu'il nous fournisse les fonds pour le faire.

M. LLOYD: Je propose l'adoption des «Perspectives d'avenir».

Le PRÉSIDENT: L'adoption des articles «Perspectives d'avenir» et «Finances» est proposée par M. Lloyd, appuyée par M. Balcer.

Les sections sont approuvées.

Voilà pour le rapport.

Nous passons maintenant au budget du capital d'exploitation du National-Canadien.

M. LLOYD: J'en propose l'adoption.

M. FISHER: J'ai à poser une seule question qui s'y rattache de loin seulement.

Monsieur Gordon, le discours que vous avez prononcé en faveur du bien général indique quelle est votre philosophie vis-à-vis le National-Canadien?

M. GORDON: Oui, vous pouvez le considérer comme étant mon crédo.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Lloyd, appuyé par M. Rideout, que le budget du capital de l'exploitation des Chemins de fer Nationaux soit approuvé.

Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le rapport du fonds fiduciaire des titres du National-Canadien.

M. BALCER: J'en propose l'adoption.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Balcer, appuyé par M. Forbes, que le rapport du fonds fiduciaire des titres du National-Canadien soit approuvé.

Approuvé.

Le rapport des vérificateurs du réseau du National-Canadien au Parlement

M. FISHER: J'en propose l'adoption.

Le PRÉSIDENT: Proposé par M. Fisher, appuyé par M. Cantelon.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Messieurs je dis merci en votre nom à M. Gordon et à ses collègues qui ont témoigné devant ce comité cette année. Vons nous avez beaucoup aidés, monsieur Gordon, et nous vous savons gré d'être resté de si bonne humeur. Je dois aussi dire merci aux membres du comité pour leur concours; vous avez rendu ma tâche intéressante. Je ne sais pas si c'est à cause de la Noël qui approche, mais sachez que je vous suis reconnaissant de votre façon d'agir, comme doivent l'être tous ceux qui ont eu affaire à ce comité: le secrétaire, les interprètes et les sténographes. Je vous dis merci et je vous souhite à tous un joyeux Noël ainsi qu'une bonne et heureuse année.

M. MCILRAITH: Je remercie le comité et son président pour leur assiduité durant les longues heures de travail ainsi que pour leur conduite en général.

M. FISHER: Nous allons revoir le président du National-Canadien très bientôt.

M. SOUTHAM: Nous avons pris plaisir de voir l'aimable et jovial ministre des Transports parmi nous aujourd'hui.

Appendice A

PREMIÈRE

CONFÉRENCE DANS LA PROVINCE DE SASKATCHEWAN DES COMITÉS D'ENQUÊTE SUR L'ABANDON DES LIGNES SECONDAIRES DE CHEMIN DE FER

22 novembre 1963

Hôtel Saskatchewan
Regina

Résolutions consolidées
présentées
par le Comité des résolutions
sous la présidence de
M. R. LeBlanc
Membres:

MM. J. C. Porter
W. L. Tullis
H. E. Konsmo

MM. W. S. Howes
Niel Maclennon
Clayton Marshall
Lloyd Stewart

Division des transports
Ministère de l'Industrie et de l'Information
Gouvernement de la Saskatchewan

Le ministre:
M. Russ Brown

Le directeur:
J. I. Guest

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ DES RÉSOLUTIONS

1re résolution

Attendu que le Gouvernement du Canada a indiqué que toutes les conséquences sociales et économiques de l'abandon des lignes ferroviaires doivent être étudiées avant que soit décidé l'abandon de certaines lignes secondaires, et

Attendu que de telles études devraient être entreprises par une Commission d'enquête, à personnel complet et indépendante de la Commission des transports et des compagnies de chemin de fer.

Il est donc résolu que toute commission d'enquête nommée par le Gouvernement du Canada pour étudier la réorganisation rationnelle de toute installation ferroviaire dans l'Ouest du Canada soit spécialement tenue d'examiner particulièrement ce qu'il en coûtera, tant au point de vue économique que social, si l'on abandonne telle ligne de chemin de fer:

1. Le coût de la distance supplémentaire qu'auront à parcourir les cultivateurs pour transporter leur grain.
2. Le coût de réorganisation de réseaux de voies d'accès aux marchés et de routes provinciales.

3. La réduction de la taxe municipale et la situation financière des municipalités.

4. Les pertes en immobilisations que pourront subir les commerçants des villes, villages et hameaux par suite de l'abandon d'une ligne secondaire.

5. Dépréciation des terres.

6. La nécessité d'indemnités pour des services municipaux, qui devront déplacer les voies d'accès, résultant directement de l'abandon.

7. Les répercussions de l'abandon sur les écoles, hôpitaux, foyers pour les vieillards et autres services sociaux ou institutions.

8. Déterminer si, oui ou non, les droits miniers ou autres avantages cédés aux compagnies de chemin de fer à la suite de concessions de terrains accordées pour la construction de lignes ferroviaires devraient revenir à la Couronne si les lignes secondaires sont abandonnées, et devraient être utilisées comme compensation.

2e résolution

Qu'il soit résolu de demander que le Gouvernement fédéral maintienne le «blocage» des demandes de la part des chemins de fer visant à abandonner les lignes secondaires pour le transport du grain jusqu'à ce que soit terminée l'étude des conséquences économiques et sociales de ce programme d'abandons.

3e résolution

PRÉSENTATION DES DEMANDES DU PACIFIQUE-CANADIEN

Attendu que le National-Canadien a fait connaître la portée considérable de son programme d'abandon de lignes ferroviaires, et

Attendu que nulle étude pratique des lignes d'embranchement non rentables en Saskatchewan ne saurait s'accomplir sans que le Pacifique-Canadien en fasse autant:

Qu'il soit résolu que le Pacifique-Canadien soit prié de présenter un programme analogue aussitôt que possible.

4e résolution

ÉCONOMIE FERROVIAIRE

Attendu que pour la plupart des collectivités des économies dans l'exploitation des lignes secondaires du National-Canadien tout autant que du Pacifique Canadien, en Saskatchewan, peuvent être réalisées et le service maintenu, sur lesdites lignes:

Qu'il soit donc résolu que des experts en la matière soient engagés par une Commission d'enquête, pour étudier l'exploitation des lignes secondaires aux fins de réaliser des économies et de maintenir le service.

5e résolution

Qu'il soit résolu que des experts indépendants soient employés par une Commission d'enquête chargée de l'étude du problème de l'abandon des lignes secondaires. Les experts en question devraient étudier les méthodes pour évaluer les frais des lignes d'embranchement et particulièrement «les frais variables et hors-ligne du réseau» et, en outre, les experts en question devraient préparer un rapport sur ceux des frais hors-ligne présentement imputés aux lignes secondaires qui peuvent à juste titre être considérés comme évitables.

6e résolution

SUBVENTIONS RELATIVES AU RAPPORT DE LA COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTS

Attendu que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien reçoivent 50 millions de dollars par année, à titre de subvention consécutive au Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports:

Qu'il soit résolu que les listes de frais pour l'exploitation de lignes secondaires non rentables, déposées par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien à la Commission des transports devraient indiquer dans quelle mesure les frais d'exploitation de la ligne secondaire où les revenus ont changé par suite de la subvention de 50 millions de dollars.

7e résolution

PUBLICITÉ DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL

Attendu que l'abandon de la ligne secondaire a un effet direct sur les collectivités menacées de la perte de leur service ferroviaire tout autant qu'une portée considérable sur toute l'étendue de la province:

Qu'il soit résolu que le gouvernement provincial prenne l'initiative et se porte garant d'un programme efficace d'information publique.

8e résolution

DÉLÉGATION À OTTAWA

Qu'il soit résolu que le ministre de l'Industrie et de l'Information soit prié de nommer parmi les membres désignés par le Comité local l'enquête sur l'abandon des lignes secondaires une délégation qui se rendra à Ottawa, si nécessaire, pour y faire valoir le point de vue de la présente Conférence auprès du Gouvernement fédéral.

9e résolution

CONFÉRENCE FUTURE DES COMITÉS SUR L'ABANDON DES LIGNES SECONDAIRES LOCALES

Attendu que des circonstances se produisent et que les lignes de conduite à suivre se précisent davantage et qu'il peut devenir nécessaire que les Comités locaux d'abandon des lignes ferroviaires retiennent les services d'un avocat-conseil:

Qu'il soit résolu qu'une nouvelle réunion des comités soit convoquée à la discrétion du ministre de l'Industrie et de l'Information afin de discuter de l'engagement d'un avocat-conseil conjointement par les comités locaux d'abandon des lignes ferroviaires.

DONNÉES GÉNÉRALES SUR LES PROJETS D'ABANDON DE LIGNES FERROVIAIRES PAR LE NATIONAL-CANADIEN ET LE PACIFIQUE-CANADIEN, AU 6 NOVEMBRE 1963 (1392 M)

Subdivision	«A» Elévateur Sta.	«A» Elévateur Nombre	«B» Permis 1961 No. de familles de cultivateurs	«C» Capacité (boiss.)	«D» Quantité entreposée Moyenne annuelle pendant 10 ans (boiss.)	«E» Pourcentage de la capacité	«F» Habitants des villages et villes No. approx.	«G» Montant de la perte Moy. de 10 ans $	«H» Montant du revenu 10 ans en moyenne $	«I» Montant annuel consacré à l'amélioration $
Avonlea (Radville–Avonlea)	5	6	217	282,500	796,907	2.82	165	178,152	99,535	242,248
Amiens (Shellbrook–Medstead)	9	15	765	953,000	1,586,486	1.70	1,086	201,391	330,686	345,832
Arborfield (Arborfield–Willowbunch)	4	11	472	1,089,000	1,363,440	1.25	1,022	53,066	256,481	82,217
Bengough (Radville–Willowbunch)	9	22	793	1,336,800	2,316,078	1.73	1,873	315,322	369,862	392,396
Blewett (Blewett–Luxton)	3	3	76	77,000	221,733	2.88	19	38,746	25,819	49,534
Bodo (Unity–Cosine)	8	20	483	1,197,500	2,426,274	2.03	356	70,577	356,684	173,777
Bolney (Bolney–Frenchmans Butte)	4	8	347	384,000	650,552	1.70	335	80,480	149,792	130,228
Beechy (Dunblane–Beechy)	6	20	583	1,516,900	3,053,587	2.00	1,196	142,652	521,272	190,667
Corning (Peebles–Handsworth)	3	7	279	289,000	975,304	3.37	345	55,064	121,822	86,620
Cudworth (Young–Prince Albert)	12	30	1,335	2,070,500	3,477,825	1.68	1,742	269,815	556,545	465,299
Colony (Kildeer–Rockglen)	3	3	161	191,000	343,900	1.80	39	*27,142	*69,500	*50,200
Cutknife (Cutknife–Carruthers)	3	4	109	170,000	388,139	2.28	39	22,440	61,394	55,392
Carleton (Dalmeny–Carlton)	5	18	619	962,000	1,650,705	1.70	1,164	75,409	247,861	110,465
Chelan (Crooked River–Reserve)	6	13	961	990,200	1,637,954	1.65	1,824	136,645	398,187	219,211
Central Butte (Central Butte–Grainland)	1	1	31	31,000	67,211	2.16	—	*25,597	*8,372	*49,250
Dodsland (Biggar–Loverna)	17	31	760	1,748,400	4,038,732	2.31	1,462	256,540	897,849	587,770
Gravelbourg (Claybank–Burnham)	16	47	1,297	2,917,900	5,039,286	1.72	3,358	388,540	811,192	545,684
Goodwater (Goodwater–Radville)	2	5	164	289,200	429,246	1.50	193	44,523	64,024	75,695
Kisby (Weyburn–Stoughton)	4	7	198	214,000	449,529	2.10	124	[1]80,600	[1]46,500	[1]130,300
Mantario (Glidden–Cathbert–Alsask)	5	11	376	1,373,800	2,361,954	1.72	853	224,608	578,011	347,928
Main Centre (Mawer–Main Centre)	8	10	397	442,000	1,390,387	3.15	231	153,399	186,599	232,387
Porter (Oban–North Battleford)	7	10	420	464,700	1,188,814	2.56	132	101,696	183,160	186,749
Rhein (Wroxton–Ross Junction)	4	14	429	1,104,300	1,538,530	1.39	582	91,809	199,081	141,457
Riverhurst (Central Butte–Riverhurst)	3	11	202	424,200	931,702	2.20	400	88,132	129,818	120,074
Stewart Valley (Bair–Stewart Valley)	3	7	206	375,000	940,724	2.50	168	*20,200	*147,800	*42,900
White Bear (Eston–White Bear)	6	15	353	1,190,000	2,139,309	1.79	312	132,567	289,451	178,269
Weyburn and Avonlea (Weyburn–Radville)	4	8	327	741,000	1,058,564	1.42	1,053	110,892	182,194	136,653
Tonkin (Yorkton–Parkerview)	6	14	532	534,500	938,171	1.76	210	111,105	110,868	166,378
Tonkin (Yorkton–MacNutt)	7	14	785	1,008,600	1,876,585	1.86	618	209,366	277,961	328,378
St. Brieux (Humboldt–Melfort)	6	21	791	1,845,600	2,470,348	1.34	969	104,216	405,908	117,242
Central Butte (Moose Jaw–Central Butte)	8	20	382	774,100	1,818,148	2.35	718	170,168	274,126	200,265
TOTAL	187	426	14,850	26,987,700	49,566,124	1.84	22,588	3,980,859	8,358,354	6,181,465

*Chiffres pour 1961 seulement.

[1]Chiffres pour 1962 seulement.

NOTA: L'amélioration annuelle comprend, en plus de la perte d'exploitation annuelle, les frais attribués annuellement à la valeur nette de la récupération et aux immobilisations additionnelles ainsi qu'à l'entretien, si la ligne est maintenue.