BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

CAN. PARLEMENT. CHAMBRE DES COMMUNES. COMITE SESSIONNEL DES CHEMINS DE FER, DES LIGNES AERIENNES ET DE LA MARINE MARCHANDE.

J 103 H72 1960/61 C44A4

Procès-verbaux....

DATE

NAME - NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

CANADA
JAN 18 1962
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

Que l'État possède et contrôle

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

SÉANCE DU JEUDI 15 JUIN 1961

Rapport annuel de 1960 des chemins de fer Nationaux du Canada

TÉMOINS:

L'hon. Léon Balcer, ministre des Transports. *Des chemins de fer Nationaux du Canada* M. Donald Gordon, président du conseil d'administration et président de la société; M. R. T. Vaughan, adjoint au président; M. J. L. Toole, vice-président, comptabilité et finance; M. H. C. Grayston, vice-président, transport et entretien; M. J. D. Wahn, économiste principal; M. E. L. Hewson, chef des prévisions de dépenses et de la statistique.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1962

25454-0—1

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

Président: L'hon. W. E. Rowe

Vice-président: M. Heber Smith

et MM.

Badanai	Creaghan	McFarlane
Brassard (*Lapointe*)	Fisher	McPhillips
Broome	Granger	McWilliam
Browne (*Vancouver-Kingsway*)	Grills	Mitchell
	Horner (*Jasper-Edson*)	Monteith (*Verdun*)
Campeau	Howe	Pascoe
Carter	Kennedy	Robinson
Chevrier	†McDonald (*Hamilton-Sud*)	Smallwood—26.
*Chown		

Secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

---

*Remplacé le jeudi 15 juin 1961 par M. Forbes.
†Remplacé le jeudi 15 juin 1961 par M. Horner (*Acadia*).

RAPPORT À LA CHAMBRE

JEUDI 15 juin 1961

Le comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande (que l'État possède et contrôle) a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Que le quorum soit fixé à 10 membres.
2. Que le Comité puisse siéger pendant les séances de la Chambre.
3. Que le Comité soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 800 exemplaires en anglais et 250 en français de ses délibérations et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard.

Le président,
W. EARL ROWE.

25454-0—1½

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

LUNDI 15 mai 1961

La Chambre décide qu'un comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et contrôle soit 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, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; d'étudier les droits à la pension des employés actuels ou retraités des chemins de fer Nationaux du Canada en ce qui a trait aux anomalies qui ont pu résulter de la solution de continuité de service; et d'étudier, en outre, les mesures à prendre à l'égard des indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour des employés des chemins de fer Nationaux du Canada; que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers et à faire rapport de temps à autre et que, nonobstant les dispositions de l'article 67 du Règlement, ledit comité se compose de vingt-six membres.

SAMEDI 27 mai 1961

Il est ordonné—Que le comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande, nommé le 15 mai 1961, soit composé de MM. Badanai, Brassard (*Lapointe*), Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campeau, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Granger, Grills, Howe, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, McDonald (*Hamilton-Sud*), McFarlane, McPhillips, McWilliam, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*) et Winch.

LUNDI 29 mai 1961

Il est ordonné—La substitution du nom de M. Fisher à celui de M. Winch sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

MARDI 13 juin 1961

Il est ordonné—Que soient déférés au comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande le rapport annuel pour l'année 1960, des chemins de fer Nationaux du Canada et du trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport des vérificateurs au Parlement sur les Chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1960, documents déposés le 28 mars 1961; le budget des chemins de fer Nationaux du Canada, déposé le 19 avril 1961; le rapport annuel d'Air-Canada pour 1960, déposé le 14 mars 1961; le rapport des vérificateurs au Parlement sur la Société Air-Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1960, déposé le 28 mars 1961, et le budget de 1961 de la Société Air-Canada, déposé le 16 janvier 1961.

Il est ordonné—Que le quorum du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande, soit fixé à 10 membres; que le Comité puisse siéger pendant les séances de la Chambre; et que le Comité soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 800 exemplaires en anglais et 250 en français de ses délibérations et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard.

Il est ordonné—La substitution du nom de M. Forbes à celui de M. Chown et du nom de M. Horner (*Acadia*) à celui de M. M. McDonald (*Hamilton-Sud*) 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,
Léon-J. Raymond.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 15 juin 1961
(1)

Le comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et contrôle se réunit à 9 h. 35 du matin en vue de s'organiser.

Présents: MM. Badanai, Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevier, Creaghan, Fisher, Granger, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, McFarlane, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smallwood et Smith (*Simcoe-Nord*)—(17).

Sur la proposition de M. Creaghan, qu'appuie M. Brown (*Vancouver-Kingsway*), l'honorable W. E. Rowe est élu président.

M. Rowe prend le fauteuil et remercie les membres du Comité de l'honneur qu'ils lui font.

Sur la proposition de M. Brown, qu'appuie M. Chevrier, M. Heber Smith est élu vice-président.

On donne lecture des ordres de renvoi ayant trait au Comité.

Sur la proposition de M. McFarlane, qu'appuie M. Badanai,

Il est décidé—Que le Comité obtienne la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Sur la proposition de M. Brown, qu'appuie M. Robinson,

Il est décidé—Que le Comité soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 800 exemplaires en anglais et 250 en français de ses délibérations.

Sur la proposition de M. Creaghan, qu'appuie M. Pascoe,

Il est décidé—Que le Comité demande à la Chambre de fixer son quorum à 10 membres.

Sur la proposition de M. Smith (*Simcoe-Nord*), qu'appuie M. McFarlane,

Il est décidé—Que soit établi un sous-comité du programme et de la pocédure, composé du président et de six membres du Comité désignés par le président.

Sont désignés pour faire partie du sous-comité du programme et de la procédure: MM. Howe, Smith (*Simcoe-Nord*), Granger, McFarlane, Fisher et Creaghan.

Le Comité s'ajourne à 10 heures du matin, après avoir délibéré des affaires futures et avoir décidé de se réunir de nouveau à 2 heures et demie de l'après-midi et à 8 heures du soir.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(2)

Le Comité se réunit de nouveau à 2 h. 33 de l'après-midi, sous la présidence de M. W. E. Rowe.

Présents: MM. Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Creaghan, Fisher, Forbes, Granger, Grills, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Kennedy, McFarlane, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smallwood et Smith (*Simcoe-Nord*)—(20).

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. *Des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. Donald Gordon, président du conseil d'administration et président de la société; M. R. T. Vaughan, adjoint au président; M. J. L. Toole, vice-président, comptabilité et finance; M. H. C. Grayston, vice-président, transport et entretien; M. J. D. Wahn, économiste principal; M. E. L. Hewson, chef des prévisions de dépenses et de la statistique.

Le ministre est interrogé au sujet du poste qu'occupe M. Gordon au sein des chemins de fer Nationaux du Canada et sur le statut du conseil d'administration de la société.

M. Gordon donne lecture du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour 1960 et commente une brochure contenant des tableaux, des diagrammes et des graphiques montrant la situation de la société en ce qui concerne les marchandises et les voyageurs, les recettes, les produits transportés et les frais d'exploitation.

M. Gordon est interrogé au sujet de la portée des tableaux par rapport aux données statistiques que renferme le rapport annuel.

MM. Wahn, Toole et Grayston aident M. Gordon à répondre à des questions concernant le rapport annuel de la société. M. Gordon donne lecture d'un exposé dans lequel il passe en revue les difficultés financières qu'éprouve la société depuis 1950 et il établit dans certains domaines des comparaisons avec la société du chemin de fer Pacifique-Canadien.

A 5 h. 35, l'interrogatoire est suspendu et le Comité s'ajourne à 8 heures du soir.

SÉANCE DU SOIR
(3)

Le Comité se réunit de nouveau à 8 h. 10 du soir, sous la présidence de M. W. E. Rowe.

Présents: MM. Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Creaghan, Fisher, Forbes, Granger, Grills, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, McFarlane, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smallwood et Smith (*Simcoe-Nord*)—(19).

Aussi présents: Les mêmes témoins qu'au cours de la séance de l'après-midi.

M. Gordon commente l'éditorial d'un journal que mentionne un membre du Comité et qui laisse entendre que les restrictions imposées par M. Gordon lui rendent la direction de la société impossible.

MM. Toole, Grayston et Wahn aident M. Gordon à répondre à d'autres questions concernant le rapport annuel de la société et l'exposé de la situation financière de la société.

A 10 h. 5 du soir, le Comité s'ajourne au vendredi 16 juin 1961, à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 15 juin 1961

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je constate que nous avons le quorum. Nous allons procéder comme nous avons décidé ce matin, à la réunion d'organisation. D'après ce qui a été convenu, le premier article à l'ordre du jour est l'examen du rapport annuel des Chemins de fer Nationaux. Je suis heureux de voir que nous avons ici un bon nombre des hauts fonctionnaires de la société et que le Comité est entièrement représenté.

M. CREAGHAN: Monsieur le président, le ministre des Transports viendra-t-il?

Le PRÉSIDENT: En réalité, je croyais qu'il était ici. Je vois maintenant le ministre qui arrive.

Messieurs, nous pouvons commencer, le ministre est ici.

M. CREAGHAN: Avant que nous commencions l'examen du rapport annuel des chemins de fer Nationaux, vous-même, monsieur le président ou le ministre devriez faire une déclaration. Il y a eu beaucoup de conjectures dans la presse sur le début des réunions et on se demandait si nous avions désigné officiellement les directeurs des chemins de fer Nationaux. Je pense que le président devrait élucider la question avant que nous ne commencions.

Le PRÉSIDENT: Sur cette affaire de la haute ligne de conduite du gouvernement, si le ministre le veut bien, il est la personne désignée pour répondre, je pense.

L'hon. LÉON BALCER (*ministre des Transports*): Monsieur le président, comme je l'ai dit plusieurs fois à la Chambre, la ligne de conduite du gouvernement à cet égard a été exprimée antérieurement. Un bill augmente le nombre des directeurs des chemins de fer Nationaux. Le bill a été adopté par les deux Chambres, mais il n'a pas encore été proclamé. Quand il l'aura été, le gouvernement a l'intention de modifier entièrement le conseil. Une nouvelle équipe sera présentée. Le gouvernement se propose d'attendre la proclamation du bill avant de désigner ou de redésigner les directeurs et le président des chemins de fer Nationaux.

En ce qui concerne le président, chacun sait que le président des chemins de fer Nationaux est M. Gordon. La loi prévoit que le président et les directeurs demeurent en fonction jusqu'à ce qu'ils soient remplacés. Donc, à l'heure actuelle, le président des chemins de fer Nationaux est M. Donald Gordon.

M. FISHER: J'aimerais soulever un point qui se rattache au fait qu'un certain nombre des membres du Comité, y compris moi-même, ont critiqué la direction des chemins de fer Nationaux et ont exprimé des doutes sur sa compétence. Je pense qu'il serait juste envers le président, en ce qui me concerne—et je sais pertinemment ce que pensent d'autres membres du Comité à ce sujet—de proposer qu'on accorde au président, pendant l'étude du rapport annuel, la liberté d'aller en tout temps au-delà de la question de la situation actuelle, qu'expose le rapport annuel, s'il le croit nécessaire pour défendre ce qu'un bon nombre d'entre nous croient justifier la critique de la direction des chemins de fer Nationaux. Dès maintenant, j'aime aborder la question, pour voir si d'autres membres du Comité pensent de même, soit qu'il y aurait lieu de donner à M. Gordon plus de latitude qu'il n'en a eu dans le passé.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Gordon jouit de droit de cette liberté; je crois certainement qu'il devrait pouvoir exprimer son point de vue, en raison de certaines des déclarations qui ont été formulées. De fait, M. Gordon s'est trouvé dans une situation désavantageuse, puisqu'il ne pouvait répondre aux déclarations faites à la Chambre. C'est fort souhaitable qu'il ait cette liberté. Avant que nous abordions le rapport annuel, monsieur le président, si vous voulez faire une déclaration, elle sera tout à fait de mise.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ce qui est arrivé hors du Comité n'a rien à faire avec le Comité lui-même. Certains membres peuvent avoir des idées ou des opinions préconçues, mais le Comité commence à nouveau et il me semble que nous ne devrions pas, au départ, traiter ses délibérations comme quelque chose d'extraordinaire. Nous ne savons pas ce qui peut arriver au cours des séances; mais, à cette étape-ci, j'ai l'impression qu'il s'agit simplement du début d'autres séances annuelles d'un comité qui existe depuis un grand nombre d'années. Je ne pense pas que nous devrions anticiper sur des préjugés.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je suis d'accord avec M. Smith. Je pense que nous sommes ici, monsieur le président pour examiner l'exploitation du National-Canadien. Je ne pense pas que nous devrions tenir compte de conflits personnels ni de rien de semblable, mais examiner la situation du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, naturellement, il est entendu en général qu'il convient et que nous acceptons que M. Gordon fasse une déclaration au moment opportun. Si vous désirez aborder le rapport annuel comme tel, nous allons commencer.

M. BROOME: Commençons.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon pourra faire plus tard une déclaration.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Entendu.

Le PRÉSIDENT: Il y a lieu de dire un mot au sujet des observations qu'on a faites. Les propos tenus au Parlement, même s'ils venaient de certains membres du Comité, n'ont pas nécessairement de répercussions sur le travail du Comité.

Cela vous satisfait-il, monsieur Gordon?

M. DONALD GORDON (*président des chemins de fer Nationaux du Canada*): Monsieur le président, je suis à la disposition du Comité. Tout ce que vous désirez que je fasse m'agréera.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gordon, comme d'habitude, se montre très aimable. Il ne veut pas dicter les plans du Comité.

M. GORDON: Désirez-vous que je donne maintenant lecture du rapport?

Le PRÉSIDENT: Oui. Voulez-vous en donner lecture?

M. GORDON: Avant que je commence à lire le rapport, j'aimerais présenter au Comité, à ma droite, M. J. L. Toole, vice-président, comptabilité et finance, M. H. C. Grayston, vice-président, transport et entretien, et M. Ralph Vaughan, qui sera assis derrière moi et qui me soufflera à l'oreille pour me maintenir en droite ligne pendant mon témoignage devant le Comité. Ces trois hauts fonctionnaires m'aideront à fournir au Comité tous les renseignements qu'il pourra désirer.

Je vais maintenant commencer la lecture du rapport.

SOMMAIRE FINANCIER

	1960	1959	Augmentation ou (diminution)
Recettes d'exploitation du chemin de fer	$693,141,106	$740,165,041	$ (47,023,935)
Dépenses d'exploitation du chemin de fer	685,794,282	720,822,338	35,028,046
Recettes nettes d'exploitation du chemin de fer	7,346,814	19,343,703	(11,995,889)
Impôts et locations	20,024,018	21,029,922	1,005,904
Perte nette d'exploitation du chemin de fer	*12,677,204*	*1,687,219*	*(10,989,985)*
Autres recettes	6,203,472	6,896,728	(693,256)
Déficit ou excédent non compris les charges fixes	*6,473,732*	5,209,509	(11,683,241)
Total des charges fixes	69,088,803	52,512,649	(16,576,154)
Reçu d'Air Canada	8,065,758	3,714,850	4,350,908
Charges fixes nettes	61,023,045	48,797,799	(12,225,246)
Déficit	*$67,496,777*	*$ 43,588,290*	*$ (23,908,487)*

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA POUR L'ANNÉE 1960

Résultats financiers

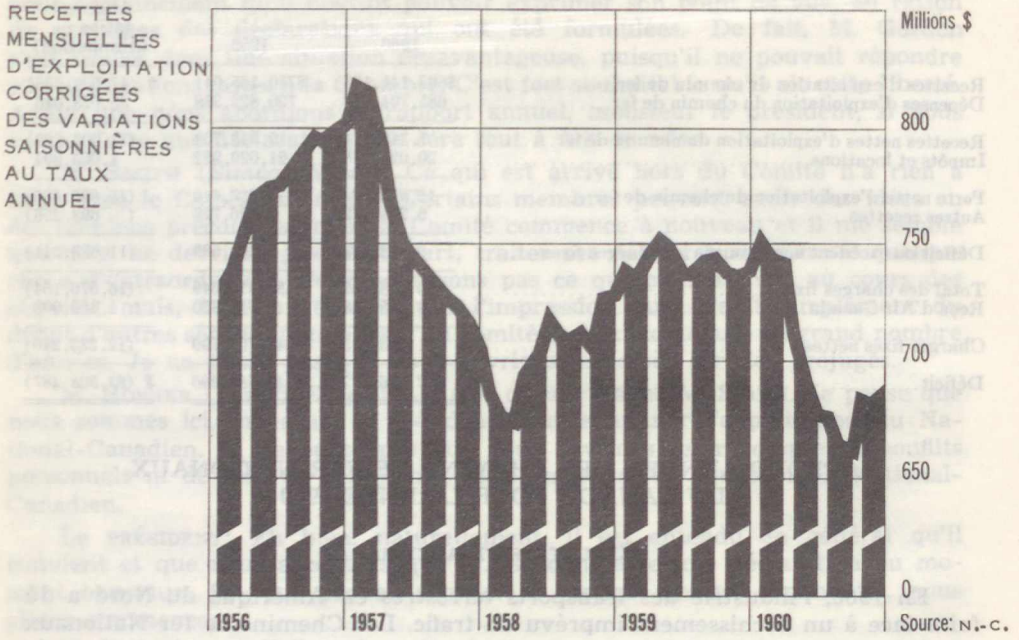
En 1960, l'industrie des transports terrestres en Amérique du Nord a dû faire face à un fléchissement imprévu du trafic. Les Chemins de fer Nationaux ont été gravement touchés par cette diminution, dont l'allure suivait de près celle du ralentissement général de l'expansion économique au Canada. Le fléchissement s'est brusquement fait sentir au début du deuxième trimestre et s'est poursuivi jusqu'à l'automne, pour ensuite s'atténuer.

Au début de 1960, la Direction prévoyait un léger relèvement du nombre de tonnes-milles commerciales et comptait bien, en surveillant de très près les dépenses, améliorer légèrement le bilan financier net du réseau. Toutefois, il lui a fallu reviser entièrement ces prévisions dès que, à partir du troisième trimestre, le ralentissement de la production économique du pays et la baisse correspondante du trafic ont semblé devoir durer.

Au lieu d'augmenter en 1960, les tonnes-milles commerciales ont donc baissé de 4.3 p. 100 par rapport à 1959. Les recettes d'exploitation ont fléchi de 47 millions, soit 6.4 p. 100. On a d'autre part réussi à réduire de 35 millions les dépenses d'exploitation. Les recettes nettes d'exploitation se sont chiffrées par 7.3 millions, c'est-à-dire à 12 millions de moins qu'en 1959. Les autres recettes ont aussi légèrement diminué. La baisse du trafic a quelque peu réduit les frais de location de matériel, mais l'augmentation des impôts a en partie compensé cette économie. Tous ces éléments, auxquels il faut ajouter l'augmentation des charges fixes, qui résulte principalement du relèvement des taux d'intérêt, ont produit un déficit de 67.5 millions, comparativement à 43.6 millions en 1959.

Les recettes-marchandises ont diminué de 8 p. 100, passant de 589.6 millions en 1959 à 541.9 millions. Les expéditions de minerais et concentrés, de bois à pâte, de produits sidérurgiques ouvrés, et notamment de pièces d'automobiles, ont augmenté; mais la diminution des envois de céréales et de dérivés de céréales, de sciages, de matériaux de construction, de houille et d'autres produits miniers a plus que compensé ces augmentations.

Grâce à d'importantes réductions des dépenses d'entretien et de transport, les frais d'exploitation ont été réduits de 720.8 millions en 1959 à 685.8 millions en 1960. Comme par le passé, les salaires des employés ont constitué la principale portion des dépenses; la rémunération globale qui se rattache directement



aux dépenses d'exploitation (y compris les avantages accessoires) a atteint le chiffre de 433.5 millions, soit 63.2 p. 100 des dépenses du National-Canadien en 1960.

Les résultats financiers de 1960 illustrent de façon saisissante les répercussions marquées qu'ont sur le National-Canadien les variations de l'activité économique du pays. Le fait que le réseau soit producteur de services et non de biens et qu'il ait un domaine d'activité immense explique en bonne partie la difficulté avec laquelle il s'adapte aux fluctuations économiques. Ces résultats ont cependant fait ressortir la nécessité de travailler activement à rendre le réseau capable de mieux s'adapter aux besoins économiques de l'heure et de suivre de plus près l'évolution de l'industrie des transports, au sein de laquelle la concurrence est si vive. Pour faire face à ces besoins, le réseau s'est profondément transformé à plusieurs égards en 1960, notamment en matière d'organisation, de ventes, de techniques et de méthodes, le tout s'inspirant de la nécessité d'accroître l'efficacité, la souplesse et le rendement des ventes et de l'exploitation.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, les questions sont-elles permises après la lecture de chaque rubrique ou faut-il attendre, pour interroger les témoins, que l'entier rapport soit lu?

Le PRÉSIDENT: Nous avons décidé ce matin d'entendre d'abord lecture du rapport sans interruption.

M. McPHILLIPS: Ensuite, nous pourrons revenir au rapport et poser des questions à son sujet?

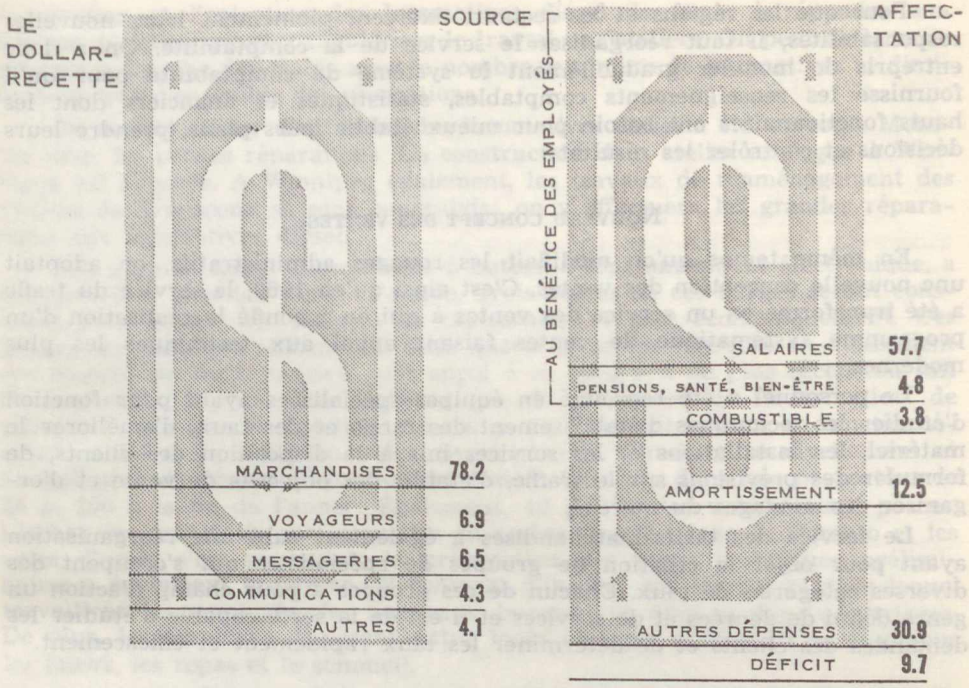
Le PRÉSIDENT: Oui, les questions seront alors permises.

M. BROOME: Puis-je aussi faire observer, monsieur le président, que la lecture à haute voix de ce volumineux document peut être fatiguante pour M. Gordon, qui devrait avoir la permission de se faire remplacer par un de ses collègues au besoin.

M. GORDON: Je vous remercie de cette attention à mon endroit, mais je tiens à continuer cette lecture moi-même.

M. BROOME: Je voulais tout simplement vous faciliter la tâche.

M. GORDON: Merci beaucoup. Je m'étais déjà rendu compte de cela.



Réorganisation des cadres administratifs

En 1960, on a franchi les premières étapes de la réorganisation des cadres administratifs du réseau. Deux ans d'études par un groupe de fonctionnaires supérieurs ont précédé ces transformations, qui visent à décentraliser l'autorité, à moderniser les techniques administratives et à coordonner les ventes et l'exploitation à tous les niveaux. Les différents échelons administratifs du service de l'exploitation (et leur contrepartie dans le service du trafic) qui formaient trois régions, dix districts et 31 divisions au Canada, ont été regroupés en cinq régions, partagées en 18 secteurs administratifs «d'affaires», de sorte que le nombre total d'unités administratives relevant du siège social est passé de 44 à 23.

La responsabilité et l'autorité sont décentralisées et confiées à la direction des régions et des secteurs sur une base géographique et non pas simplement à l'intérieur des divers services. C'est au niveau du siège social seulement que l'on coordonnait auparavant l'exploitation, les ventes et divers autres services. Sous le nouveau régime, cette coordination des ventes et de l'exploitation s'effectue au niveau des secteurs et des régions. Les vice-présidents régionaux et les directeurs de secteurs auront la responsabilité de tout ce qui a trait aux services de transport ferroviaire de la compagnie dans leur territoire, tant pour les ventes que pour l'exploitation. Le siège social s'occupera particulièrement de l'organisation générale des services spécialisés ou consultatifs.

La nouvelle organisation a pour but de permettre au National-Canadien de faire face d'une façon plus dynamique et plus efficace à la concurrence qui se fait sentir dans le domaine du transport et, de la sorte, d'améliorer ses recettes. La délégation de l'autorité au niveau local, là où la clientèle se trouve, et la simplification des lignes de communication internes, créent des cadres administratifs capables d'agir sans tarder lorsque les marchés se transforment. La nouvelle structure devrait de plus accroître le rendement. Ce facteur s'ajoutant à la réduction du nombre d'unités administratives, le rapport entre les frais d'administration et les recettes devrait s'améliorer.

Pour que les régions et les secteurs exercent pleinement leurs nouvelles responsabilités, il faut réorganiser le service de la comptabilité. On a donc entrepris de modifier graduellement le système de comptabilité pour qu'il fournisse les renseignements comptables, statistiques et financiers dont les hauts fonctionnaires ont besoin pour mieux établir leurs plans, prendre leurs décisions et contrôler les résultats.

Nouveau concept des ventes

En même temps qu'on modifiait les rouages administratifs, on adoptait une nouvelle conception des ventes. C'est ainsi qu'en 1960, le service du trafic a été transformé en un service des ventes à qui on a confié la réalisation d'un programme systématique de ventes faisant appel aux techniques les plus modernes.

Le personnel a été regroupé en équipes spécialisées ayant pour fonction d'étudier les techniques d'établissement des tarifs et des taux, d'améliorer le matériel, les installations et les services mis à la disposition des clients, de formuler des prévisions sur le traffic, d'établir des objectifs de vente et d'organiser des sondages du marché.

Le service des tarifs-marchandises a également subi une réorganisation ayant pour objet la création de groupes de spécialistes qui s'occupent des diverses catégories de taux. Chacun de ces groupes a pour champ d'action un genre défini de denrées et de services et il est de la sorte capable d'étudier les demandes des clients et de déterminer les taux rapidement et efficacement.

Rénovation visuelle

Le National-Canadien a lancé en 1960 un programme à longue échéance de modernisation de son apparence, afin d'améliorer l'impression première que donne le Réseau au public en général et plus particulièrement aux clients éventuels et aux employés. Les ventes et le moral du personnel devraient en bénéficier.

La première étape a été l'adoption d'un nouveau symbole. Les lettres «CN» ont été unies en une forme simple et fluide qui symbolise l'acheminement des voyageurs, des marchandises et des messages à travers le Canada. A la fin de l'année, ce sigle avait déjà fait son apparition sur un certain nombre de wagons couverts, de camions et remorques, d'annonces, de carte de crédit et de formules de la compagnie. Le choix des formes et des couleurs nouvelles se poursuit en ce qui touche les trains, les gares, les bureaux, la papeterie, les formules de télégrammes, etc. Ces changements s'effectueront graduellement à mesure qu'il faudra remplacer les installations et les approvisionnements.

Installation et Matériel

Au cours de l'année, le National-Canadien a poursuivi son programme d'amélioration et de modernisation des installations et du matériel afin d'en rendre l'utilisation plus efficace et plus économique. Règle générale, les progrès marqués que l'on a réalisés résultent directement des recherches faites par le réseau.

On a complété le programme de diésélisation entrepris il y a dix ans: depuis avril, aucune locomotive à vapeur ne fait partie du parc actif. La livraison de 123 nouvelles locomotives diesel en 1960 a complété le renouvellement de la traction, qui compte maintenant 2,134 locomotives diesel.

Afin d'utiliser ces locomotives au maximum, des bureaux régionaux de répartition des locomotives ont été créés à Winnipeg, Toronto et Moncton; ils sont reliés par un réseau transcontinental de téléphone. Ces bureaux coordonnent

l'utilisation et l'entretien des locomotives diesel de façon à répondre aux besoins du transport et à régulariser le travail des ateliers. On peut de la sorte assurer la marche des trains avec le nombre minimum de locomotives et diminuer le coût d'ensemble des réparations.

Un nouvel atelier d'entretien des locomotives diesel a été ouvert à Moncton pour les petites réparations. La construction d'un atelier analogue à Winnipeg est avancée. A Winnipeg également, les travaux de réaménagement des ateliers de Transcona se sont poursuivis: on y effectuera les grandes réparations aux locomotives diesel.

Une gare de triage automatique à buttes, à fonctionnement électronique, a été ouverte à Moncton durant l'année. Trois autres de ces triages seront construits pour former les trains plus rapidement et plus économiquement. Ces triages, qui peuvent réduire des trois quarts le temps consacré au classement des wagons de marchandises, font appel à ce qu'il y a de plus récent en fait de dispositifs de commande automatique, de traitement de l'information, de télécommunications et d'ateliers. Le triage du Montréal entrera en fonctionnement au début de 1961. Au triage Symington, à Winnipeg, le nivellement et l'installation du réseau d'égouttement étaient terminés dans une proportion de 85 p. 100 à la fin de l'année. Également, 40 p. 100 des voies étaient posées. L'achat des propriétés sur lesquelles on aménagera le triage de Toronto et les voies d'accès s'est poursuivi; la préparation des plans techniques préliminaires a également progressé. Il convient d'insister sur le confort dans lequel travaillent les employés des nouveaux bureaux et ateliers dans ces triages. De plus, les employés disposent entre leurs voyages d'invitants locaux pour les loisirs, les repas et le sommeil.

La commande centralisée de la circulation, système de signalisation automatique qui accélère grandement l'acheminement des trains, a été étendue à sept nouvelles subdivisions de voie principale. A la fin de l'année, 2,039 milles de voie principale étaient assujettis à la CCC.

Durant l'année, l'utilisation de la radio pour l'exploitation des trains et des triages a continué de se répandre. On veut de la sorte accroître la sécurité, réduire les retards tant pour ce qui est des trains que des équipes d'entretien et pousser l'utilisation du matériel. Dans bien des cas, les préposés à l'exploitation peuvent de la sorte, à l'abri des intempéries, diriger le fonctionnement des trains et des triages. C'est un avantage particulièrement important vu le climat rigoureux du Canada. Entre Edmonton, Winnipeg et la tête des Lacs, les équipes de locomotives et le personnel des fourgons de queue peuvent communiquer entre eux par radio dans les trains en marche. A la fin de l'année, 29 triages utilisaient des systèmes de télécommunication par émetteurs-récepteurs.

Les techniques de gestion électronique sont de plus en plus utilisées dans le réseau. La transmission automatique des lettres de voiture et des listes de composition des trains de marchandises entre les triages et les bureaux de repérage des wagons de Moncton, de Montréal et de Winnipeg a été étendue à 11 autres triages en 1960. Le réseau de renseignements sur les wagons, qui s'étend présentement à 19 triages principaux, annonce bien d'avance l'arrivée des wagons de marchandises entre Capreol (Ont.) et le littoral de l'Atlantique.

Les méthodes les plus récentes de recherche opérationnelle, conjugées avec l'utilisation d'une calculatrice électronique, ont permis de déterminer les horaires optimums de certains trains de marchandises et de voyageurs. Ces calculs font intervenir les multiples facteurs qui influent sur la marche des trains, notamment les pentes, les courbes, la longueur et le poids des trains, et les ralentissements obligatoires. Les calculatrices électroniques ont servi également à déterminer l'emplacement idéal des voies d'évitement et des signaux sur certaines lignes principales.

Durant l'année, les spécialistes en étude des tâches ont poursuivi leurs efforts pour accroître le rendement des hommes, du matériel et de l'équipement. Il en est résulté d'importantes économies dans presque tous les domaines d'activité du réseau.

Marchandises

Les méthodes de transport des marchandises ont également subi des transformations. L'amélioration du service dont bénéficie la clientèle et la mise au point de certains véhicules répondant à des besoins particuliers ont fait l'objet d'une attention de plus en plus grande.

La coordination des transports par route et par rail a été accentuée. Une année complète d'expérimentation dans les Maritimes a montré que les «gares-centres» amélioraient grandement l'acheminement des envois en lots brisés. Ces gares-centres sont des centres de distribution situés à des endroits-clés et servent à la réception et à l'acheminement des marchandises transportées par train ou par rail-route (*piggyback*). Le transport routier assure rapidement et commodément la cueillette et la livraison des marchandises entre les gares-centres et les points avoisinants. Durant l'année, on a étudié la possibilité de créer d'autres gares-centres ailleurs dans le Réseau.

En même temps que l'on cherche à améliorer l'acheminement des lots brisés par la coordination du rail et de la route, on poursuit l'étude d'un programme d'intégration des messageries et du service des lots brisés. On espère ainsi en venir à un seul service qui serait à la fois efficace et rapide et qui coordonnerait le transport par train, par remorque et par camion.

Le service rail-route du National-Canadien a pris de l'expansion. Le progrès de cet élément essentiel du programme de coordination des transports indique que l'ensemble de ce programme répond à un besoin croissant. Le tonnage transporté a augmenté de 8.6 p. 100 par rapport à 1959 et les recettes, de 23 p. 100. Le service a été étendu à Oshawa, Kitchener, Guelph, Galt, Brantford, Belleville, Kingston et North-Bay, en Ontario, et à Shawinigan et Sherbrooke dans le Québec. En Colombie-Britannique, le transport des effets de ménage par rail-route a été également étendu à Terrace, Kitimat, Prince-George et Prince-Rupert.

Le seul matériel roulant dont le National-Canadien ait pris livraison durant l'année a été du matériel spécialement adapté à certains types de trafic. Les recherches en ce domaine ont montré la possibilité d'utiliser d'autres types de matériel spécialisé.

Les livraisons ont inclus 299 wagons isothermes de cinquante tonnes, avec dispositifs de chauffage, 186 wagons plats de capacités diverses et 48 wagons couverts à trémies, de 70 tonnes.

La compagnie a également fait l'acquisition de deux wagons couverts à trémies construits en aluminium. Ces wagons de conception nouvelle sont destinés au transport de produits pulvérulents: on leur a fait subir de rigoureux essais, tant du point de vue mécanique que du point de vue de l'utilisation.

Dans le domaine de la réfrigération mécanique, 20 wagons capables d'assurer le transport de produits congelés ont été mis à l'essai. Le réseau a loué ces wagons afin d'en étudier les caractéristiques mécaniques et d'établir si la clientèle serait suffisante. D'autre part, dans certains wagons réfrigérants de type classique, on a remplacé les bacs à glace par de puissantes machines frigorifiques qui permettent le transport des produits congelés.

Des appareils capables de hisser une remorque sur un wagon plat par le côté ont été mis à l'essai et adoptés à Edmonton. Cette machine simplifie le chargement des trains rail-route en réduisant les frais et en accélérant le service.

VOYAGEURS

Nombre de mesures ont été prises en 1960 pour adapter le service des voyageurs aux besoins changeants de la population. Les voyages en train sur de longues distances devenant moins nombreux, la Compagnie a, d'une part, amélioré le matériel et le service que le Super Continental offre aux voyageurs et, de l'autre, transformé le Continental, l'autre train transcontinental, en un train local durant la période creuse. Il ne comporte de wagons-lits que sur certaines parties de son parcours.

Entre Ottawa et Montréal, les voyageurs disposent maintenant de trains qui effectuent le parcours en deux heures et qui suivent des horaires commodes.

Pour répondre aux besoins des voyageurs qui désirent des repas à prix économiques, six autres wagons-restaurants ont été transformés en wagons-cafétérias.

Les tarifs «tout compris», qui ne s'appliquaient au début qu'aux périodes creuses, valent maintenant pour toute l'année. Ils s'étendent également au service local entre Montréal et les provinces Maritimes. On peut les combiner avec les tarifs économiques de groupe et les autres tarifs analogues.

Sur la ligne de banlieue du tunnel Mont-Royal, à Montréal, le prix des billets ne varie plus d'une gare à l'autre, mais d'une zone à l'autre.

CAMIONNAGE

Afin de répondre aux besoins, là où il importe de coordonner le transport par route et par rail, le National-Canadien a donné plus d'ampleur à son service de camionnage en 1960. Il a pour cela fait l'acquisition de quatre entreprises de camionnage exerçant leur activité dans sept provinces. Il s'agit des sociétés *Sydney Transfer and Storage Limited, Eastern Transport Limited, Empire Freightways Limited* et *East-West Transport Ltd.* La compagnie a partiellement exercé le droit d'achat qu'elle s'était réservé sur une cinquième entreprise, la *Midland Superior Express Limited,* et à la fin de l'année, elle poursuivait l'étude approfondie des offres de vente faites par quelques autres entreprises.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

Le service des télécommunications a grandement étendu ses services, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur du chemin de fer. Les recettes brutes ont augmenté de 10.1 p. 100, atteignant de la sorte le sommet sans précédent de 29.9 millions. Cette augmentation provient de l'utilisation sans cesse grandissante des services Télex, des fils privés et des circuits de radio, de télévision et de téléphone. De plus, l'expansion des télécommunications ferroviaires a grandement contribué à accroître l'efficacité de l'exploitation des lignes principales et des triages.

Pour assurer tous ces services, 80,000 milles de circuits porteurs téléphoniques et 140,000 milles de circuits porteurs télégraphiques ont été installés durant l'année.

Le nombre des abonnés du Télex est passé de 2,800 à 3,100, soit une augmentation de 11 p. 100. L'addition de Sarnia (Ont.) et de Medicine-Hat (Alb.) a porté le nombre total des postes centraux à 35, d'un littoral à l'autre.

Les télécommunications du National-Canadien et du Pacifique-Canadien ont inauguré conjointement entre Toronto et Montréal le service Wirefax qui permet au public de transmettre rapidement lettres, dessins et autres documents, sous forme de fac-similés. Le service s'étendra à d'autres centres quand le besoin s'en fera sentir.

Le National-Canadien a continué de favoriser l'essor du grand Nord en prolongeant son réseau de téléphone et de télégraphe et de radiodiffusion entre

Whitehorse, Dawson-City, Mayo et Elsa au Yukon, de façon à relier ces endroits par téléphone, au reste du monde. Des travaux semblables se poursuivent actuellement dans la région du Grand lac des Esclaves. Le service téléphonique situé le plus au nord, au Canada, a été inauguré en novembre à Inuvik, où 100 abonnés peuvent communiquer entre eux par téléphone à cadran.

L'installation du réseau de micro-ondes entre Grande-Prairie et la frontière Alaska-Yukon va rapidement de l'avant. Ce réseau, qui doit fonctionner le 1er juillet 1960 et qui coûtera 25 millions, est construit par le National-Canadien pour le compte de l'*Alaska Communications System*, société qui représente le gouvernement des États-Unis.

Dans l'Est du Canada, le réseau français de télévision de Radio-Canada a été étendu par suite de l'aménagement d'un réseau hertzien entre Rimouski et Carleton (P.Q.). Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, qui administrent conjointement ce réseau, l'ont par la suite prolongé jusqu'à Moncton; ce chaînon a commencé de fonctionner au début de 1961.

Un nouveau poste téléphonique central, à commutation automatique, a été inauguré à Gander (T.-N.), de façon à mettre à la disposition de 1,260 abonnés environ le service du téléphone à cadran. Des postes semblables ont été également aménagés à Musgravetown et à Port-Blandford. Dans sept autres agglomérations, on a accru le nombre d'abonnés qu'il est possible de desservir.

Hôtels

Les recettes d'exploitation des hôtels du National-Canadien ont été de 1.9 million, les intérêts non compris, comparativement à 2.4 millions en 1959. Ce fléchissement est dû principalement aux dépenses plus fortes au chapitre des salaires, des frais d'amortissement et des pensions.

L'entente conclue en vue de l'administration de l'hôtel Reine Elizabeth a continué d'être très fructueuse. En 1960, le National-Canadien a touché 1.4 million, compte tenu de l'amortissement, comparativement à 1.3 million en 1959.

L'inauguration de la nouvelle aile de l'hôtel Nova Scotian, à Halifax, a eu lieu en 1960. L'hôtel devient ainsi le centre de tourisme et de congrès le plus important des provinces de l'Atlantique. On a ajouté 160 chambres et aménagé de vastes salles de réunion. On procédera en 1961 à la rénovation du reste de l'hôtel.

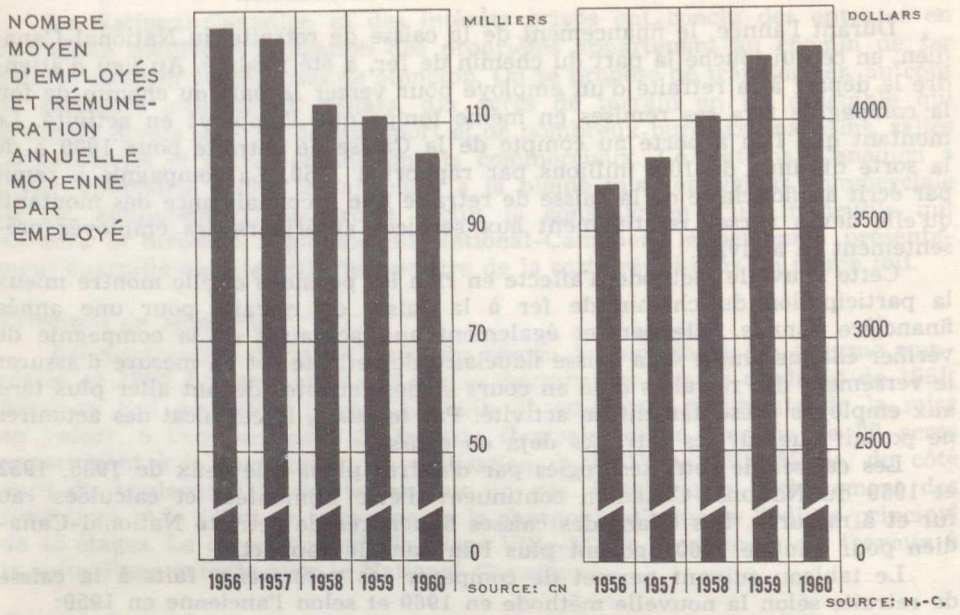
La redécoration des chambres de l'hôtel Bessborough, à Saskatoon, a été terminée. Des travaux semblables en vue de rénover l'aile ouest du Château Laurier, à Ottawa, seront terminés en 1961.

Le National-Canadien est en train de reconstruire neuf des chalets de Jasper Park Lodge.

Relations avec le personnel

Rien n'a été épargné pour que la réalisation du programme de modernisation et de réorganisation cause le minimum de perturbation au sein du personnel. En plus de procéder à des transferts de personnel quand on l'a pu, on a mis en œuvre des programmes spéciaux de réadaptation professionnelle qui ont pour but de former les employés déplacés à de nouvelles fonctions, ou d'accroître la compétence de certains autres membres du personnel.

Plus de 3,000 employés des services de la mécanique et du génie ont pu de la sorte accroître leur compétence. On s'est occupé de la réadaptation de 108 employés du service de la mécanographie et de 184 autres employés touchés par la mécanisation des bureaux de triages. D'autres cours de réadaptation ont porté sur l'étude des méthodes, l'analyse des tâches, l'entretien et l'utili-



sation des diesels, la climatisation de l'air et la réfrigération, ainsi que sur les méthodes d'enseignement; ils ont groupé près de 300 employés. Avant de recruter à l'extérieur, on a cherché à reprendre les employés antérieurement mis à pied s'ils avaient la compétence voulue ou s'ils pouvaient être formés à de nouvelles tâches.

L'évolution d'un différend portant sur les salaires et mettant en cause les chemins de fer et les employés sédentaires représentés par 15 syndicats a été telle que les syndicats ont annoncé une grève pour le 3 décembre 1960. Avant qu'elle débute, le Parlement fédéral a adopté la loi sur la continuation de l'exploitation des chemins de fer. Les syndicats ont par la suite annoncé que le travail cessera le 16 mai 1961, dès l'expiration de la loi.

Une grève sous la direction de la *Brotherhood of Railroad Trainmen* a interrompu l'activité du *Grand Trunk Western Railroad* du 1er au 9 septembre. L'entente intervenue en fin de compte correspondait essentiellement aux offres faites au syndicat avant la grève.

Les divergences de vues entre les employés itinérants et les chemins de fer des États-Unis relativement à la modification des règlements de travail n'ont pas été aplanies. Les syndicats ont accepté de s'en remettre à la décision d'une commission présidentielle qui doit présenter un rapport d'application facultative au plus tard le 1er décembre 1961. Les employés des lignes américaines du National-Canadien sont en cause dans ce différend qui porte, entre autres choses, sur l'élimination des chauffeurs dans les diesels affectées au service des trains de marchandises et au service des triages.

Au Canada, la mise à la page des règlements de travail et des ententes connexes a fait l'objet d'études spéciales de la part de la compagnie et des syndicats. Au cours de réunions, on a étudié avec les représentants syndicaux les points sur lesquels on pourrait modifier les ententes collectives afin de les adapter aux méthodes modernes, aux nouvelles fonctions et aux nouveaux besoins de l'industrie ferroviaire. Ces réunions préliminaires ont été fructueuses et la direction a lieu d'espérer qu'une telle collaboration donnera de bons résultats.

Financement de la Caisse de retraite

Durant l'année, le financement de la caisse de retraite du National-Canadien, en ce qui touche la part du chemin de fer, a été modifié. Au lieu d'attendre le départ à la retraite d'un employé pour verser la part du chemin de fer, la compagnie fera ses remises en même temps que l'employé en activité. Le montant que l'on a porté au compte de la Caisse de retraite pour 1960 a de la sorte diminué de 10.2 millions par rapport à 1959. La compagnie a remis par écrit au fiduciaire de la caisse de retraite une reconnaissance des montants qu'elle devra verser relativement aux services antérieurs des employés présentement en activité.

Cette nouvelle méthode n'affecte en rien les pensions et elle montre mieux la participation du chemin de fer à la caisse de retraite pour une année financière donnée. Elle permet également aux actuaires de la compagnie de vérifier chaque année si la caisse fiduciaire de retraite est en mesure d'assurer le versement des retraites déjà en cours et des retraites devant aller plus tard aux employés présentement en activité. Par le passé, le certificat des actuaires ne portait que sur les retraites déjà en cours.

Les caisses de retraites régies par d'autres plans que ceux de 1935, 1952 et 1959 du National-Canadien continuent d'être alimentées et calculées «au fur et à mesure». Les bilans des caisses fiduciaires de retraite National-Canadien pour l'année 1960 figurent plus loin dans le rapport.

Le tableau suivant permet de comparer les versements faits à la caisse de retraite selon la nouvelle méthode en 1960 et selon l'ancienne en 1959:

	1960	1959	Augmentation ou (diminution)
	(millions de dollars)		
Plans de pension de 1935, 1952 et 1959	20.4	31.4	(11.0)
Plans antérieurs à 1935, etc. (y compris caisse de prévoyance) des employés de l'Intercolonial et de l'Î.-du.P.-É.)	6.8	6.0	.8
Total	27.2	37.4	(10.2)

Autres Réalisations

Nouveaux embranchements

Dans le nord du Manitoba, l'inauguration d'un embranchement de 52 milles, entre les lacs Optic et Chisel, en septembre, a permis de desservir les établissements miniers de la *Hudson Bay Mining and Smelting Company.*

Les relevés d'implantation d'un embranchement de 60 milles, entre les mines du lac Mattagami dans le nord-ouest du Québec et les voies du National-Canadien, sont terminés. Le Parlement fédéral a récemment autorisé la construction de cette ligne.

A titre d'agent du gouvernement fédéral, le National-Canadien étudie le tracé d'une ligne qui irait de Grimshaw (Alb.), sur la ligne du *Northern Alberta Railways,* jusqu'au Grand lac des Esclaves, soit une distance d'environ 400 milles.

Service d'initiative industrielle

En plus de s'intéresser directement à la mise en valeur des grandes ressources, le service d'initiative industrielle du National-Canadien a renouvelé ses efforts pour favoriser l'établissement de nouvelles industries de transformation le long du réseau. Il signale aux financiers et aux industriels les possibilités économiques de ce genre, surtout en ce qui touche l'industrie de transformation, afin d'aider à varier et augmenter la production canadienne, et, par le fait même, à diversifier le trafic du National-Canadien. En 1960, plus de 360 usines ont été implantées le long des lignes du National-Canadien et 41 milles de voies industrielles et d'embranchements particuliers ont été construits.

Terrains de Moncton

Le National-Canadien et des intérêts privés ont conclu des ententes en vue d'une meilleure utilisation des propriétés appartenant au chemin de fer dans le quartier commercial de Moncton. On se propose de transformer, au coût de plusieurs millions de dollars, dix acres de terrain en un ensemble qui groupera divers services de transport et de nombreux bureaux, magasins, salles de spectacles et autres établissements commerciaux. Le National-Canadien a invité l'industrie privée à participer à la pleine mise en valeur commerciale de cet emplacement. Le projet inclut la construction d'un immeuble qui abritera la direction régionale du National-Canadien, le personnel présentement éparpillé dans la ville devant être de la sorte réuni sous un même toit.

Terminus de Montréal

La construction du siège social du réseau à Montréal a été presque complétée en 1960. L'immeuble de 17 étages devrait être occupé au début de 1961. Situé au sud de l'hôtel Reine Elizabeth, il est partie intégrante de la mise en valeur, à l'emplacement de la gare Centrale, d'une étendue de 20 acres appartenant à la compagnie. La réalisation de la Place Ville-Marie, du côté nord du boulevard Dorchester, a fait un pas décisif avec l'achèvement des fondations et le début de l'érection de la charpente d'acier de l'édifice principal de 42 étages. La corporation de la Place Ville-Marie a entrepris ces travaux à la suite d'une entente avec le National-Canadien.

Service de navires

Un nouveau navire mixte à moteur, le *Hopedale*, a été mis en service sur les côtes de Terre-Neuve.

Voie maritime du Saint-Laurent

La construction d'une voie de dérivation rail et route sur le pont Victoria, à Montréal, a été parachevée. Les trains et les véhicules routiers peuvent maintenant circuler sans interruption, même lorsque les écluses de Saint-Lambert sont utilisées.

Commission royale d'enquête

Le National-Canadien a présenté ses mémoires à la Commission royale d'enquête sur les transports et a exposé ses vues au cours des séances tenues pendant l'année.

Collaboration aux termes de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien

Les chemins de fer ont tenu des réunions pour étudier la possibilité d'étendre la collaboration actuelle.

Organisation juridique

En vue de simplifier la structure juridique du National-Canadien, cinq filiales ont été fusionnées avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et deux sociétés d'administration de biens-fonds ont été dissoutes.

Le Conseil d'administration est heureux une fois de plus de rendre hommage à tout le personnel du réseau pour ses bons et loyaux services.

J'aimerais signaler que le rapport est complété au moyen des états financiers et statistiques qui l'accompagnent. Nous avons l'habitude de considérer comme lus ces états qui sont insérés dans le compte rendu, si la chose convient aux membres du Comité. Les tableaux sont les suivants:

BILAN CONSOLIDÉ ARRÊTÉ AU 31 DÉCEMBRE 1960

ACTIF

DISPONIBILITÉS		
Encaisse	$ 24,239,062	
Dettes actives	67,029,004	
Fournitures et approvisionnements	84,605,144	
Autres disponibilités	15,282,892	
A recevoir de l'État à compte de déficit	2,496,777	
		$ 193,652,879
CAISSE D'ASSURANCES		15,000,000
PLACEMENTS DANS LES COMPAGNIES AFFILIÉES NON CONSOLIDÉES		262,368,504
IMMOBILISATIONS		
Voies	2,319,010,276	
Matériel	1,342,648,068	
Autres	105,658,286	
	3,767,316,630	
Moins amortissement inscrit	627,462,210	
		3,139,854,420
AUTRES VALEURS ACTIVES ET IMPUTATIONS AUX ANNÉES SUIVANTES		
Autres placements	2,256,869	
Paiements anticipés	2,697,728	
Escompte non amorti sur dette à long terme	26,762,278	
Autres valeurs actives	26,680,102	
Imputations aux années suivantes	12,379,318	
		70,776,285
		$3,681,652,088

PASSIF

EXIGIBILITÉS		
Dettes passives	$ 58,148,244	
Frais courus	22,972,946	
Autres exigibilités	2,163,776	
		$ 83,284,966
PROVISION POUR ASSURANCES		15,000,000
AUTRES VALEURS PASSIVES ET CRÉANCES IMPUTABLES AUX ANNÉES SUIVANTES		29,394,733
DETTE À LONG TERME		
Titres obligataires et obligations gagées sur le matériel	1,680,308,243	
Prêts et obligations de l'État	148,021,700	
		1,828,329,943

AVOIR PROPRE DES ACTIONNAIRES

ÉTAT CANADIEN		
6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	359,963,017	
925,585,264 actions privilégiées, 4%, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	925,585,264	
Capitaux fournis par l'État aux Chemins de fer du gouvernement canadien	435,594,881	
	1,721,143,162	
CAPITAL-ACTIONS DE FILIALES DÉTENU PAR LE PUBLIC	4,499,284	
		1,725,642,446
		$3,681,652,088

Les "Commentaires relatifs aux états consolidés au 31 décembre 1960" font partie intégrante du présent bilan.

Le contrôleur,
L. J. MILLS.

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, arrêté au 31 décembre 1960, 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 1960 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. Exception faite du changement apporté dans la façon de consolider les dettes d'après les plans de pension de la compagnie, comme il est fait mention à la note 4, je déclare que les états précités ont été préparés selon les principes comptables généralements 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 27 février 1961.

COMMENTAIRES RELATIFS AUX ÉTATS CONSOLIDÉS AU 31 DÉCEMBRE 1960

Note 1: Immobilisations

Les additions survenues depuis le 1er janvier 1923 ont été consignées au prix coûtant, cependant que les immeubles et le matériel appartenant au réseau au 1er janvier 1923, et qui n'ont été ni supprimés ni remplacés par la suite, sont compris pour les valeurs inscrites dans les livres des divers chemins de fer constituant le réseau.

Amortissement des lignes canadiennes: on a continué à appliquer en 1960 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 dû à l'utilisation de matériel plus moderne. Conformément à la décision prise en 1958, le montant de $26,651,968 représentant les pertes de capital subies en 1960 à la suite de la désaffectation prématurée d'un certain nombre de locomotives à vapeur a été débité à l'avoir propre des actionnaires. Les pertes ainsi imputées sur l'avoir propre des actionnaires au 31 décembre 1960 se chiffraient à $36,555,118.

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 des magasins généraux; sur l'évaluation utilitaire ou la valeur de revente, pour les fournitures usagées, désuètes ou hors d'usage.

Note 3: Capital-actions

Le capital-actions de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (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 4: Pensions

Le financement de la caisse de retraite, en ce qui touche les plans de pension de 1935, 1952 et 1959 du National-Canadien se fait maintenant graduellement plutôt qu'à la cessation du service de l'employé. Le montant que l'on a porté au compte de la caisse de retraite pour 1960 a de la sorte diminué de 10.2 millions par rapport à 1959. La Compagnie a remis par écrit au fiduciaire de la caisse de retraite une reconnaissance de la somme de 325 millions qu'elle devra verser relativement aux services antérieurs des employés présentement en activité. Aucune modification n'a été apportée aux caisses de retraite régies par des plans antérieurs. Au 31 décembre 1960, la réserve pour pensions (y compris les contributions des employés) s'élevait à $703,839,892.

Note 5: Engagements importants

a) Chicago & Western Indiana Railroad Company:

Aux termes d'un bail conjoint supplémentaire en date du 1er mai 1952, la *Grand Trunk Western Railroad Company* et quatre autres compagnies propriétaires-locataires sont tenues de verser à la caisse d'amortissement, sous forme de loyer, des montants suffisants pour effectuer le remboursement des obligations à leur échéance et de payer l'intérêt dû sur les obligations à fonds d'amortissement, Série A, 4⅜%, données en nantissement de première hypothèque et venant à échéance le 1er mai 1982. La quote-part de la *Grand Trunk Western* est d'un cinquième, tant que chacune des autres compagnies locataires tient ses engagements. Le montant des obligations en circulation au 31 décembre 1960 s'élevait à $51,311,000.

b) Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company:

La *Grand Trunk Western Railroad Company* est solidairement responsable, par son cautionnement, du capital, de l'intérêt et des versements au fonds d'amortissement des obligations de première hypothèque de la *Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company*, Série A, à 3¼%, de 30 ans, venant à échéance le 1er décembre 1982, au montant de $2,713,000.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES REVENUS

	1960	1959
RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Marchandises	$541,908,517	$589,567,242
Voyageurs	48,208,561	49,954,770
Messageries	44,835,020	44,939,513
Communications	29,933,930	27,195,071
Autres	28,255,078	28,508,445
Total des recettes d'exploitation	693,141,106	740,165,041
DÉPENSES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Entretien de la voie	157,098,674	163,766,953
Entretien du matériel	150,727,161	154,612,382
Trafic	15,497,178	15,633,771
Transport	308,700,262	322,251,617
Divers	6,299,386	6,083,149
Administration générale	47,471,631	58,474,466
Total des dépenses d'exploitation	685,794,292	720,822,338
Recettes nettes d'exploitation	7,346,814	19,342,703
IMPÔTS ET LOCATIONS		
Impôts courus—chemin de fer	20,252,512	18,945,938
Location de matériel et de propriétés exploitées en commun	228,494	2,083,984
Total des impôts et locations	20,024,018	21,029,922
Perte nette d'exploitation du chemin de fer	*12,677,204*	*1,687,219*
AUTRES REVENUS		
Loyers divers	1,604,065	1,510,728
Revenus de biens étrangers au rail	1,066,949	1,425,791
Revenus des hôtels	1,859,852	2,428,435
Dividendes	239,166	233,866
Intérêts	1,695,224	708,072
Divers	*261,784*	589,836
Total des autres revenus	*6,203,472*	6,896,728
Déficit ou excédent, non compris les charges fixes	6,473,732	5,209,509
CHARGES FIXES		
Intérêts sur les titres obligataires et les obligations gagées sur le matériel	60,349,530	38,691,827
Intérêts sur les prêts de l'État	6,538,714	12,533,180
Amortissement de l'escompte sur obligations	2,200,559	1,287,642
Total des charges fixes	69,088,803	52,512,649
Reçu d'Air-Canada	8,065,758	3,714,850
Charges fixes nettes	61,023,045	48,797,799
Déficit	*$67,496,777*	*$43,588,290*

ÉTAT DES IMMOBILISATIONS

Immobilisations au 31 décembre 1959			$3,709,079,052
ADDITIONS À LA VOIE ET AU MATÉRIEL			
Améliorations à la voie	$45,550,625		
Grands centres ferroviaires	19,059,650		
Télécommunications	26,611,910		
Bâtiments de voie	16,884,278		
Voies de triage et embranchements	2,378,936		
Machinerie: voie et ateliers	4,035,297		
Signaux	4,078,856		
Sécurité aux passages à niveau	580,758		
Détournement de lignes	6,682,480		
Autres installations	1,342,869		
	127,205,659		
Lignes secondaires	1,171,743		
Matériel	33,656,330		
Dépenses du gouvernement canadien afférentes aux Chemins de fer du gouvernement canadien	2,789,407		
	164,823,139		
Moins désaffectations	113,124,302	$51,698,837	
ADDITIONS À D'AUTRES BIENS MATÉRIELS			
Hôtels	3,228,330		
Services routiers	4,088,492		
Autres	472,623		
	7,789,445		
Moins désaffectations	1,250,704	6,538,741	58,237,578
Immobilisations au 31 décembre 1960			$3,767,316,630

ÉTAT DE L'AMORTISSEMENT INSCRIT

Amortissement inscrit au 31 décembre 1959			$605,939,177
Plus fonds d'amortissement pour l'exercice—			
Voie	$41,841,368		
Matériel	45,123,120		
Autres biens matériels	1,747,151	$ 88,711,639	
Amortissement inscrit des entreprises acquises		1,140,701	
		89,852,340	
Moins montants afférents aux désaffectations	94,981,275		
Moins pertes de capital au débit de l'avoir des actionnaires— locomotives à vapeur	26,651,968	68,329,307	21,523,033
Amortissement inscrit au 31 décembre 1960			$627,462,210

Taux %	Échéance (voir note)		Devise de paiement	Montant au 31 déc. 1959	Transactions en 1960 Augmentation ou *diminution*	Montant au 31 déc. 1960
TITRES OBLIGATAIRES ET OBLIGATIONS GAGÉES SUR LE MATÉRIEL						
3½	4 mai 1960	Canadian Northern Alberta	£ Sterling	$ 550,727	*$ 550,727*	
3½	19 mai 1961	Canadian Northern Ontario	£ Sterling	3,597,518		$ 3,597,518
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*	National-Canadien 8 ans 1½ mois	$ can.	250,000,000		250,000,000
5½	15 déc. 1964 *h*	National-Canadien 5 ans	$ can.	200,000,000	*1,000,000*	199,000,000
3	3 janv. 1966 *b*	National-Canadien 17 ans	$ can.	35,000,000		35,000,000
2¾	2 janv. 1967 *c*	National-Canadien 20 ans	$ can.	50,000,000		50,000,000
4½	1er avril 1967 *h*	National-Canadien 6½ ans	$ can.		73,500,000	73,500,000
5	15 mai 1968 *h*	National Canadien 9 ans	$ can.	57,600,000	*1,200,000*	56,400,000
2⅞	15 sept. 1969 *d*	National-Canadien 20 ans	$ can.	70,000,000		70,000,000
2⅞	16 janv. 1971 *e*	National-Canadien 21 ans	$ can.	40,000,000		40,000,000
3¾	1er fév. 1974 *f*	National-Canadien 20 ans	$ can.	200,000,000		200,000,000
2¾	15 juin 1975 *g*	National-Canadien 25 ans	$ am.	6,000,000		6,000,000
5	15 mai 1977 *h*	National-Canadien 18 ans	$ can.	88,200,000	*1,800,000*	86,400,000
4	1er fév. 1981	National-Canadien 23 ans	$ can.	300,000,000		300,000,000
5¾	1er janv. 1985 *h*	National-Canadien 25 ans	$ can.		99,500,000	99,500,000
5	1er oct. 1987 *h*	National-Canadien 27 ans	$ can.		173,250,000	173,250,000
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		88,972
4	Perpétuelles	Obligations diverses	£ Sterling	8,784		8,784
2¼	15 mars 1960	Obligations gagées sur le matériel: Série "U"	$ can.	1,100,000	*1,100,000*	
2¾	15 janv. 1961	Obligations gagées sur le matériel: Série "V"	$ can.	2,025,000	*1,350,000*	675,000
		Total des titres obligataires et obligations gagées sur le matériel		1,341,058,970	339,249,273	1,680,308,243
PRÊTS ET OBLIGATIONS DE L'ÉTAT						
		Loi sur la revision du capital: obligations 1er janv. 1972	$ can.	100,000,000		100,000,000
		Chemins de fer du gouv. can.: avances pour capital d'exploitation	$ can.	16,983,762		16,983,762
		Lois de finance et de garantie: prêts temporaires	$ can.	188,695,267	*157,657,329*	31,037,938
		Loi de remboursement, 1955: prêts pour rachat de dettes	$ can.	40,005,023	*40,005,023*	
		Total des prêts et obligations de l'État		345,684,052	*197,662,352*	148,021,700
		Total de la dette à long terme		$1,686,743,022	$141,586,921	$1,828,329,943

NOTE: *a* Rachetable au pair à partir du 1er fév. 1961
b Rachetable au pair à partir du 3 janv. 1961
c Rachetable au pair à partir du 2 janv. 1964
d Rachetable au pair à partir du 15 sept. 1964
e Rachetable au pair à partir du 16 janv. 1966
j Rachetable au pair à partir du 1er fév. 1972.
g Rachetable jusqu'au 14 juin 1962 inclus, à 101½; différentes primes de remboursement par la suite.
h 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.

AVOIR PROPRE DES ACTIONNAIRES

ÉTAT CANADIEN			
Actions sans valeur nominale de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	$ 386,614,985	$ *26,651,968*	$ 359,963,017
Actions privilégiées, à 4%, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	904,489,263	21,096,001	925,585,264
Capitaux fournis par l'État aux Chemins de fer du gouvernement canadien	432,805,474	2,789,407	435,594,881
Total, État	1,723,909,722	*2,766,560*	1,721,143,162
CAPITAL-ACTIONS DE FILIALES DÉTENU PAR LE PUBLIC	4,503,549	*4,265*	4,499,284
Avoir total des actionnaires	$1,728,413,271	$ *2,770,825*	$1,725,642,446

PLACEMENTS DANS LES COMPAGNIES AFFILIÉES NON CONSOLIDÉES

	Pourcentage des actions détenues	Placement au 31 déc. 1959	Transactions en 1960 augmentation ou diminution	Placement au 31 déc. 1960
THE BELT RAILWAY COMPANY OF CHICAGO				
Capital-actions	7.69	$ 240,000	—	$ 240,000
Avances	—	53,032	$ 19,312	72,344
CHICAGO & WESTERN INDIANA RAILROAD COMPANY				
Capital-actions	20	1,000,000	—	1,000,000
Avances	—	5,999,548	390,304	6,389,852
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	8,255,500	184,500	8,440,000
Obligations	50	16,337,000	365,500	16,702,500
Avances	—	—	300,000	300,000
THE PUBLIC MARKETS, LIMITED				
Capital-actions	50	575,000	—	575,000
RAILWAYS 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	11,427,200	*140,000*	11,287,200
Avances	—	90,015	110,000	200,015
TRANS-CANADA AIR LINES				
Capital-actions	100	5,000,000	—	5,000,000
Obligations	100	68,194,000	113,906,000	182,100,000
Avances	—	66,906,000	*39,906,000*	27,000,000
VANCOUVER HOTEL COMPANY LIMITED				
Capital-actions	50	75,000	—	75,000
		$187,138,888	$ 75,229,616	$262,368,504

SOURCE ET AFFECTATION DE FONDS EN 1960

SOURCE DES FONDS		
Montant à recouvrer du gouvernement canadien pour le déficit de l'année (l'acompte de $65,000,000 reçu avant le 31 décembre 1960 y compris)		$ 67,496,777
Augmentation de la dette à long terme		141,586,921
Fonds d'amortissement		88,711,639
Émissions d'actions privilégiées à 4%		21,096,001
Autres		13,800,990
Total		$332,692,328
AFFECTATION DES FONDS		
Déficit de l'année		$ 67,496,777
Additions aux immobilisations—Voie et matériel	164,823,139	
Autres biens matériels	7,789,445	
		172,612,584
Avances à Air-Canada		74,000,000
Augmentation du capital d'exploitation		18,582,967
Total		$332,692,328

INVENTAIRE DU MATÉRIEL ROULANT

		Au 31 déc. 1960
Matériel de traction	Diesel-électriques	2,134
	Électriques	27
	Générateurs de vapeur	108
Total		2,269
Matériel remorqué, marchandises	Wagons: couverts, plats, à bestiaux	82,818
	Wagons frigorifiques	5,679
	Wagons: tombereaux, à trémies	24,139
	Fourgons de queue et autres	1,757
Total		114,393
Matériel remorqué, voyageurs	Voitures ordinaires	887
	Voitures: lits, restaurants, salons, touristes	669
	Wagons: poste, à bagages, à messageries	1,436
	Autres	341
Total		3,333
Matériel de service	Éléments utilisés	9,752
Matériel flottant	Bacs transbordeurs	8
	Vapeurs	13
	Chalands, remorqueurs et auxiliaires	13
Total		34

TONNAGE COMMERCIAL PAR DENRÉE

	Année 1960 tonnes	Année 1959 tonnes	Augmentation ou *diminution* tonnes	%
Produits agricoles	13,637,537	15,111,452	*1,473,915*	*9.8*
Animaux et produits d'origine animale	761,707	749,557	12,150	1.6
Produits minéraux	28,076,013	30,636,330	*2,560,317*	*8.4*
Produits forestiers	8,772,268	8,664,543	107,725	1.2
Produits manufacturés et divers	25,598,967	25,980,874	*381,907*	*1.5*
Toutes les marchandises par wagon complet	76,846,492	81,142,756	*4,296,264*	*5.3*
Toutes les marchandises par wagon non complet	842,434	892,783	*50,349*	*5.6*
Total général	77,688,926	82,035,539	*4,346,613*	*5.3*

BILAN DES CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE AU 31 DÉCEMBRE 1960

ACTIF

DISPONIBILITÉS		
Encaisse	$ 209,390	
Intérêt couru sur placements	3,258,613	
Dettes actives:		
Banques, sociétés d'assurance et de fiducie concernant Hypothèques	207,053	
		$ 3,675,056
PLACEMENTS		
Obligations—valeur amortie (valeur du marché: $225,211,996)	255,498,262	
Hypothèques—valeur amortie	100,971,229	
Actions—prix coutant (valeur du marché: $22,876,936)	23,001,164	
		379,470,655
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA		
Passif assumé relativement aux services antérieurs des employés		325,000,000
		$708,145,711

PASSIF

EXIGIBILITÉS		
Dettes passives:		
Remboursements aux employés	$ 67,968	
Chemins de fer Nationaux du Canada—compte courant	4,237,851	
		$ 4,305,819
RÉSERVE POUR PENSION:		
Relative aux pensions en cours et à celles devant aller aux employés en activité en vertu des plans de pension de 1935, 1952 et 1959		703,839,892
		$708,145,711

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 plan de pension de 1935 à savoir:

Fonds fiduciaire de rente	$ 8,553,112
Fonds fiduciaire de rentes supplémentaire	2,151,182
	$ 10,704,294

Le Contrôleur,
L. J. Mills

ÉTAT DE LA RÉSERVE DES CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE AU 31 DÉCEMBRE 1960

Réserve au 31 décembre 1959		$229,890,244
ADDITIONS À LA RÉSERVE RÉSULTANT DE LA MODIFICATION APPORTÉE À LA MÉTHODE DE FINANCEMENT		
Dette non consolidée assumée par les Chemins de fer nationaux du Canada relativement aux services antérieurs	$325,000,000	
Contributions accumulées des employés en activité au 31 décembre 1959, y compris l'intérêt	117,707,883	
		442,707,883
		672,598,127
ADDITIONS À LA RÉSERVE EFFECTUÉES AU COURS DE L'ANNÉE		
Contributions des employés en activité, moins remboursements versés à la cessation du service, etc.	18,842,542	
Contributions de la compagnie	20,357,055	
Intérêt acquis sur les contributions de la compagnie et des employés	15,585,234	
		54,784,831
		727,382,958
DÉDUCTIONS SUR LA RÉSERVE EFFECTUÉES AU COURS DE L'ANNÉE		
Pension versées		23,543,066
Réserve au 31 décembre 1960		$703,839,892

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 1960 relatives aux plans de pension 1935, 1952 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 1960 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. Exception faite du changement apporté dans la façon de consolider les dettes d'après les plans de pension de la compagnie, comme il est fait mention à la note 4 des états financiers consolidés du réseau, je déclare que les états précités ont été préparés 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 27 février 1961.

ATTESTATION DE L'ACTUAIRE

Ceci atteste que, d'après les renseignements qui ont été mis à notre disposition, la réserve pour pension apparaissant au bilan des caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada, qui s'élevait à $703,839,892 au 31 décembre 1960, constitue, à notre avis, une provision suffisante pour les obligations accumulées des pensions alors approuvées et en cours et des pensions courues à la date ci-haut mentionnée relativement aux employés alors en activité en vertu des plans de 1935, 1952 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 17 février 1961

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL

	1960	1959
TRAINS-MILLES		
Service des marchandises	34,379,411	37,754,181
Service des voyageurs	21,292,408	22,394,255
Service des travaux	1,854,116	2,407,865
Total des trains-milles	57,525,935	62,556,301
LOCOMOTIVES-MILLES		
Service des marchandises	34,668,264	38,171,798
Service des voyageurs	18,889,759	19,830,190
Manœuvre des trains—marchandises	2,277,620	2,562,579
Manœuvre des trains—voyageurs	56,924	68,210
Manœuvre de triages—marchandises	15,150,381	15,945,034
Manœuvre de triages—voyageurs	1,751,959	1,785,950
Service des travaux	1,884,559	2,504,057
Total des locomotives-milles	74,679,466	80,867,818
WAGONS-MILLES		
Service des marchandises:		
Wagons chargés	1,096,828,191	1,169,701,119
Wagons vides	640,637,859	641,428,080
Voitures ordinaires et mixtes	3,335,585	4,187,391
Autres	12,905,532	13,039,164
Fourgons de queue	34,694,729	37,798,300
	1,788,401,896	1,866,154,054
Service des voyageurs:		
Wagons chargés	2,637,008	2,068,552
Wagons vides	174,313	196,205
Voitures ordinaires et mixtes	46,282,768	47,495,183
Wagons-lits, wagons-salons et panoramiques	48,136,271	50,662,550
Wagons-restaurants	9,062,681	8,562,967
Automotrices	3,913,225	4,153,329
Autres wagons (bagages, messageries, etc.)	88,302,987	89,626,547
	198,509,253	202,765,333
Service des travaux	4,391,784	5,042,176
Total des wagons-milles	1,991,302,933	2,073,961,563
LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES	24,944.53	24,887.81

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL (*suite*)

	1960	1959
TRAFIC-MARCHANDISES		
Trafic commercial—tonnes	77,688,926	82,035,539
Trafic commercial—tonnes-milles	34,011,491,932	35,542,136,785
Recette par tonne	$6.77332	$6.98773
Recette par tonne-mille	$0.01547	$0.01613
Distance moyenne (en milles)	437.79	433.25
Tonnes-milles—trafic commercial au mille de voie	1,358,680	1,423,304
Tonnes-milles—tous trafics au mille de voie	1,400,758	1,473,014
Tonnes-milles brutes (wagons, marchandises et fourgons de queue)	77,651,094,764	81,242,327,191
Tonnes-milles nettes (transports commerciaux et en service)	34,578,461,593	36,422,957,318
Trains-heures, acheminement des marchandises	1,663,290	1,890,372
Tonnes-milles brutes par heure de train de marchandises	46,628	42,937
Vitesse moyenne des trains de marchandises (milles-heure)	20.7	20.0
Charge brute moyenne—trains de marchandises (en tonnes)	2,256	2,150
Milles d'éléments Diesel par jour d'état de fonctionnement (non compris les éléments mis en réserve)	204	215
TRAFIC-VOYAGEURS		
Voyageurs transportés	12,032,530	12,693,777
Voyageurs-milles	1,201,314,291	1,272,152,625
Recette par voyageur	$3.18734	$3.16544
Parcours moyen par voyageur (en milles)	99.91	100.22
Recettes par voyageur-mille	$0.03190	$0.03159
Voyageurs-milles au mille de voie	48,159	51,115
Pourcentage de ponctualité des principaux trains de voyageurs	68.1	71.6
Milles d'éléments Diesel par jour d'état de fonctionnement (non compris les éléments mis en réserve)	379	399
REVENU NET DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Recette brute au mille de voie	$27,787	$29,740
Dépenses brute au mille de voie	$28,295	$29,808
Déficit net de l'exploitation au mille de voie	*$508*	*$68*

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1960

	Exploitation directe	En location	Droit de passage	Total
Première voie principale au Canada	23,010	36	195	23,241
Première voie principale aux États-Unis	1,435	182	121	1,738
Total	24,445	218	316	24,979
Autre voie principale	1,152		83	1,235
Embranchements, évitements et voies de triage	7,076	72	1,636	8,784
Total général	32,673	290	2,035	34,998

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
Canadian National Express Company
Canadian National Hotels, Limited
Canadian National Railways (France)
Canadian National Realties, Limited
Canadian National Rolling Stock 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
The Minnesota and Manitoba Railroad Company
The Minnesota and Ontario Bridge Company
Montalta Holdings Limited
Montreal and Southern Counties Railway Company
Montreal Fruit & Produce Terminal Company, Limited
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
Wacos Holdings Limited
Yukon Telephone Company Ltd.
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 de son réseau.

ÉTAT STATISTIQUE DES 25 DERNIÈRES ANNÉES

Année	Recettes d'expl.	Dépenses d'expl.	Recettes nettes d'expl.	Impôts locations et autres revenus	Surplus ou *déficit* non compris les charges fixes	Charges fixes	Excédent ou *déficit*	Tonnes-milles commerciales	Recettes marchandises par tonne-mille	Voyageurs-milles	Recettes par voyageur-mille	Nombre moyen d'employés	Salaire moyen d'un employé (à l'heure)
	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Millions	c.	Millions	c.		$
1936	$186,611	$171,478	$ 15,133	$ 6,264	$ 8,869	$52,172	*$43,303*	14,814	.982	831	2.048	83,506	.590
1937	198,397	180,789	17,608	6,684	10,924	53,270	*42,346*	15,165	1.014	953	1.987	84,363	.613
1938	182,242	176,175	6,067	6,929	*862*	53,452	*54,314*	14,505	.964	892	2.030	79,940	.653
1939	203,820	182,966	20,854	7,461	13,393	53,488	*40,095*	17,084	.938	875	2.035	81,672	.652
1940	247,527	202,520	45,007	8,667	36,340	53,305	*16,965*	21,532	.904	1,125	1.929	86,366	.650
1941	304,377	237,769	66,608	9,430	57,718	53,162	4,016	27,200	.881	1,762	1.810	95,362	.682
1942	375,655	288,999	86,656	9,923	76,733	51,670	25,063	31,729	.909	2,708	1.784	100,651	.730
1943	440,616	324,476	116,140	28,311	87,829	52,190	35,639	36,327	.894	3,619	1.848	106,893	.763
1944	441,147	362,547	78,600	5,099	73,501	50,474	23,027	36,016	.893	3,697	1.888	108,278	.827
1945	433,773	355,294	78,479	4,713	73,766	49,010	24,756	34,600	.915	3,338	1.953	110,951	.832
1946	400,586	357,237	43,349	5,626	37,723	46,685	*8,962*	30,812	.975	2,289	2.190	109,809	.898
1947	438,198	397,123	41,075	11,034	30,041	45,926	*15,885*	32,945	1.040	1,845	2.332	112,801	.927
1948	491,270	464,740	26,530	13,721	12,809	46,432	*33,623*	32,943	1.195	1,755	2.368	115,395	1.064
1949	500,723	478,501	22,222	15,633	6,589	48,632	*42,043*	30,922	1.276	1,621	2.671	116,057	1.104
1950	553,831	493,997	59,834	15,673	44,161	47,422	*3,261*	31,988	1.394	1,408	2.834	116,347	1.133
1951	624,834	580,150	44,684	11,539	33,145	48,177	*15,032*	36,435	1.369	1,611	2.947	124,608	1.294
1952	675,219	634,853	40,366	14,809	25,557	25,415	142	38,430	1.397	1,635	2.964	131,297	1.425
1953	696,622	659,049	37,573	7,953	29,620	29,376	244	36,678	1.509	1,539	2.984	130,109	1.525

1954	640,637	626,465	14,172	10,403	3,769	32,527	*28,758*	32,882	1.529	1,472	2.973	122,237	1.550
1955	683,089	629,013	54,076	10,354	43,722	33,004	10,718	35,677	1.511	1,464	3.001	119,430	1.560
1956	774,801	703,304	71,497	13,637	57,860	31,783	26,077	41,935	1.461	1,501	3.054	126,639	1.645
1957	753,166	734,556	18,610	11,211	7,399	36,972	*29,573*	36,674	1.601	1,499	3.124	124,620	1.716
1958	704,947	700,021	4,926	9,996	*5,070*	46,521	*51,591*	35,077	1.554	1,269	3.270	113,086	1.798
1959	740,165	720,822	19,343	14,133	5,210	48,798	*43,588*	35,542	1.613	1,272	3.159	111,538	1.905
1960	693,141	685,794	7,347	13,821	*6,474*	61,023	*67,497*	34,011	1.547	1,201	3.190	104,155	1.945

Monsieur le président, je pourrais peut-être faire une courte déclaration préliminaire. Vous vous rappelez que, l'an dernier pour la première fois, nous avons présenté sur un écran les graphiques ayant trait à nos budgets d'immobilisation et d'exploitation, pour vous montrer les points saillants de certains des plans d'immobilisations et de placements et la mesure des réalisations. Le Comité a eu la bonté d'indiquer dans son rapport que la forme de la présentation lui avait plu. Cependant, cette année, nous en sommes venus à la conclusion que la présentation que nous offrons aujourd'hui revêt une forme plus commode; après avoir consulté le président, j'ai compris que vous pensiez qu'il conviendrait que chaque membre du Comité ait les graphiques devant lui. Nous avons adopté les propositions qu'avaient faites plusieurs membres du Comité à la suite de la réunion de l'an dernier, et nous avons modifié la forme de la présentation, de sorte que vous n'aurez pas à vous inquiéter d'avoir à suivre les graphiques sur un écran.

Ces graphiques ont pour but de vous renseigner et, bien entendu, vous pourrez les conserver, de sorte que vous pourrez les anoter à votre gré en les parcourant. En les parcourant, vous préférerez peut-être poser des questions: vous pourrez le faire; ou bien, vous pouvez attendre que nous les ayons tous parcourus. Je tâcherai de les commenter de la façon que vous aimerez.

J'ai ici M. J. D. Wahn, notre économiste principal, et M. Lorne Hewson, chef de la division des prévisions de dépenses et de la statistique du National-Canadien. Ces messieurs suivront les délibérations sur des graphiques de grand format, de sorte qu'ils pourront montrer individuellement les lignes que je pourrai mentionner. Ce sont exactement les mêmes graphiques que vous avez devant vous. S'ils croient qu'un point quelconque est particulièrement important, ils vous le signaleront avec une baguette.

Le premier groupe de ces graphiques dépeint les tendances du transport que nous effectuons par rapport au produit national brut et au marché canadien du transport. Le deuxième groupe, de quatre graphiques, se rattache à l'exploitation de 1960 et la façon dont elle se lie au déclin qui s'est produit dans le transport; et le troisième groupe, renfermant neuf graphiques, se rapporte aux budgets d'immobilisation et d'exploitation de 1961. Le dernier groupe renferme également des éléments importants de nos programmes d'immobilisation de capitaux, ainsi que des réalisations relevant de notre exploitation ferroviaire principale et secondaire.

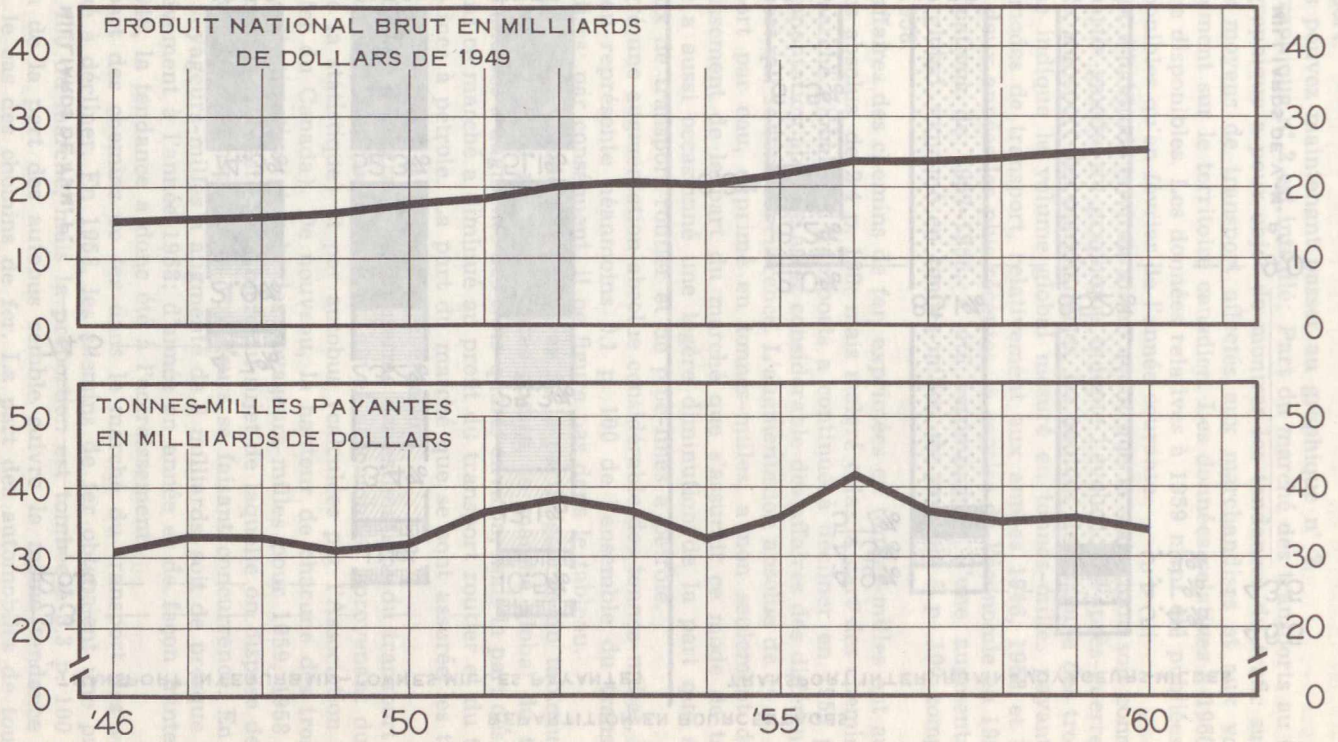
Maintenant, si vous le voulez bien, reportez-vous au graphique n° 1 de votre volume.

Le graphique est intitulé: Produit national brut et tonnes-milles payantes du National-Canadien.

Le graphique n° 1 montre l'accroissement économique qui a suivi la guerre, lequel est mesuré d'après le produit national brut en dollars constants (1949) et d'après la tendance qu'accusent au National-Canadien les tonnes-milles. Au cours de la période de 1946 à 1960, le produit national brut en dollars de 1949 est passé de 15.3 milliards de dollars à 25.4 milliards, augmentant d'environ 66 p. 100. Le chiffre représente un taux d'accroissement annuel composé de 3.17 p. 100.

Dans le passé, la courbe des tonnes-milles du National-Canadien, que présente la partie inférieure du graphique n° 1, tendait à refléter l'accroissement de la production réelle au pays. Cependant, depuis la fin de la seconde guerre mondiale l'économie a progressé à un rythme plus rapide que la demande de services ferroviaires. Entre autres raisons, c'est que certaines industries qui n'emploient pas les services ferroviaires se sont développées très rapidement pendant la période d'après-guerre. Par exemple, les industries de service qui comprennent l'instruction, la santé et la récréation se sont développés rapidement ces dernières années. Les industries qui offrent des services financiers, juridiques et commerciaux ont aussi beaucoup progressé.

PRODUIT NATIONAL BRUT
ET TONNES-MILLES PAYANTES DU NATIONAL-CANADIEN

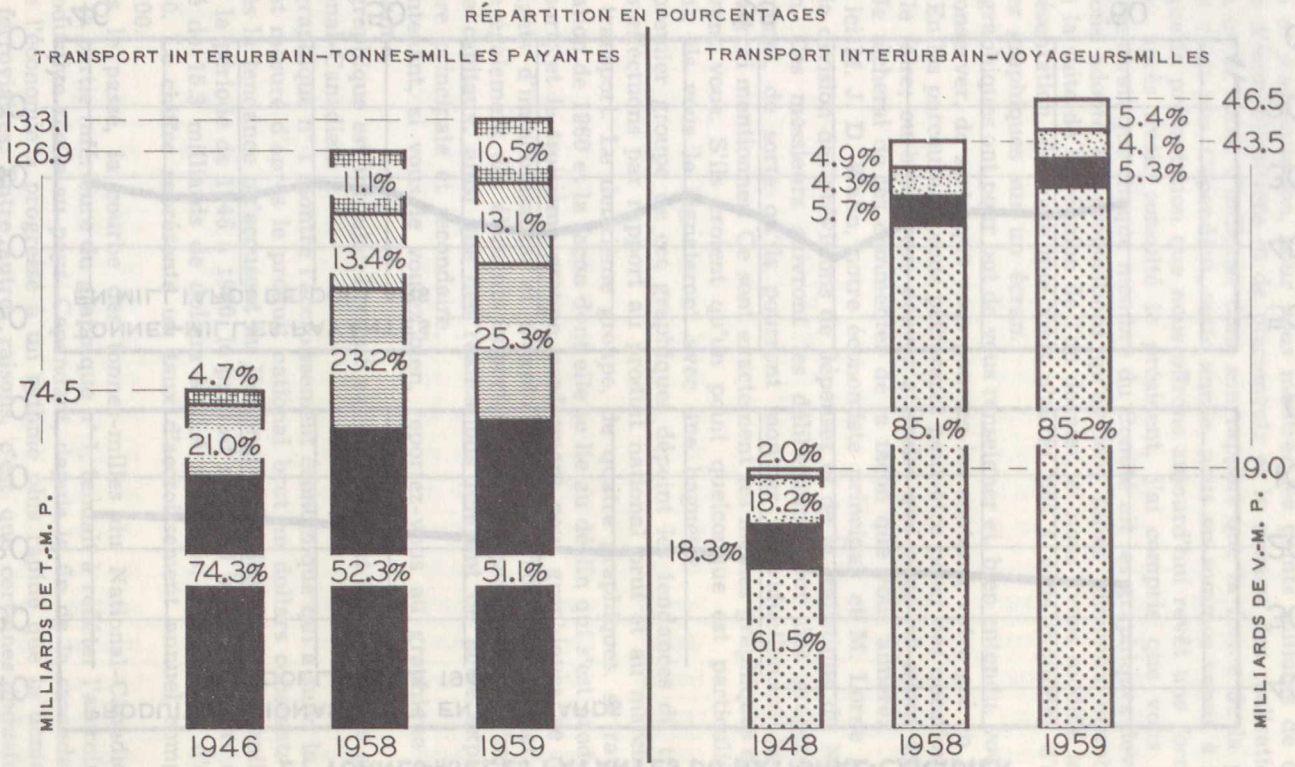


SOURCES: BFS, OTTAWA, NATIONAL ACCOUNTS, INCOME AND EXPENDITURES.
N.-C.

PART DU MARCHÉ DES TRANSPORTS AU CANADA

RAIL EAU AIR PIPE-LINES À PÉTROLE CAMIONS AUTOBUS AUTOMOBILES

RÉPARTITION EN POURCENTAGES



MOINS DE .1% PAR AIR

SOURCES: BFS, OTTAWA, DIVISION DES FINANCES PUBLIQUES ET DES TRANSPORTS.
L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

L'explication principale de l'accroissement moins rapide de nos affaires au regard du produit national brut est la concurrence accrue des autres modes de transport.

Vous pouvez maintenant passer au graphique n° 2.

Le graphique n° 2 est intitulé: Part du marché des transports au Canada.

Ce graphique a pour objet de montrer les tendances du trafic suivant les différents moyens de transport affectés aux marchandises et aux voyageurs, principalement sur le territoire canadien. Les données relatives à 1960 ne sont pas encore disponibles. Les données relatives à 1959 n'ont été publiées ou rendues disponibles qu'en février de l'année courante.

Il faut d'habitude environ un an avant que la statistique soit connue.

La partie gauche du graphique indique l'évolution d'après-guerre dans le marché du transport des marchandises. La hauteur de chacune des trois barres de gauche indique le volume global mesuré en tonnes-milles payantes, pour tous les modes de transport, relativement aux années 1946, 1958 et 1959. Au sujet des deux années les plus récentes, la reprise de l'économie en 1959, après les rectifications de 1957-1958, a été accompagnée d'une augmentation du transport global, exprimé en tonnes-milles, de presque 5 p. 100 comparativement à 1958.

Les affaires des chemins de fer, exprimées en tonnes-milles ont augmenté, en chiffres absolus, de 2.4 p. 100; mais malgré cela, la part des chemins de fer dans le marché global des transports a continué à décliner en 1959 par suite d'une augmentation absolue assez considérable des affaires des différents modes de transport qui se font concurrence. L'augmentation absolue de 14 p. 100 dans le transport par eau, exprimé en tonnes-milles, a non seulement déterminé un accroissement de la part du marché que s'assurait ce mode de transport, mais elle a aussi occasionné une légère diminution de la part que s'assurait les réseaux de transport routier et de pipe-lines à pétrole.

Malgré une augmentation absolue considérable des tonnes-milles, le transport aérien représente néanmoins 0.1 p. 100 de l'ensemble du transport des marchandises; par conséquent, il ne figure pas dans le tableau.

Les principales conclusions à tirer de la partie gauche du tableau sont les suivantes: pendant la période d'après-guerre, le marché global du transport des marchandises a augmenté des trois-quarts environ, mais la part des chemins de fer dans ce marché a diminué au profit du transport routier et du transport par pipe-lines à pétrole. La part du marché que se sont assurée les transporteurs par eau accuse aussi une augmentation.

Le côté droit du graphique renferme des estimations du transport interurbain en *voyageurs-milles,* par rail, air et automobiles (provenant du Bureau fédéral de la statistique) et par autobus (calculées par l'Association des chemins de fer du Canada). De nouveau, la hauteur de chacune des trois barres représente l'estimation globale des voyageurs-milles pour 1959, 1958 et 1948; cette dernière année est la première au sujet de laquelle on dispose de chiffres sur les modes de transport des voyageurs se faisant concurrence. En 1959, le total des voyageurs-milles a augmenté de 3 milliards, soit de presque 7 p. 100, comparativement à l'année 1958; d'année en année et de façon ininterrompue depuis 1948, la tendance a donc été à l'accroissement.

La part des chemins de fer dans le marché du transport des voyageurs a continué à décliner. En 1958, les chemins de fer obtenaient une proportion de 5.7 p. 100 du marché, mais la proportion est tombée à 5.3 p. 100 en 1959. Le déclin de la part des autobus semble suivre la même tendance générale que dans le cas des chemins de fer. La part des automobiles de tourisme et celle des transports aériens ont de nouveau augmenté en 1959 et, ainsi, a continué à se manifester au cours des années la tendance ascendante de la période d'après-guerre.

Voilà tout ce que j'ai à dire au sujet du graphique n° 2.

Nous allons maintenant passer au graphique n° 3.

Ce graphique a particulièrement trait au transport des denrées effectué par le National-Canadien en 1960. Le total des tonnes payantes de marchandises transportées au cours de l'année dernière s'est établie à environ 78 millions, ce qu'indique la hauteur de la barre de l'extrême droite du tableau. En 1959, 82 millions de tonnes ont été transportées; la quantité de marchandises que les clients ont offerte au service de transport du National-Canadien au cours de 1960 était donc de 5.3 p. 100 inférieure à la quantité offerte l'année précédente.

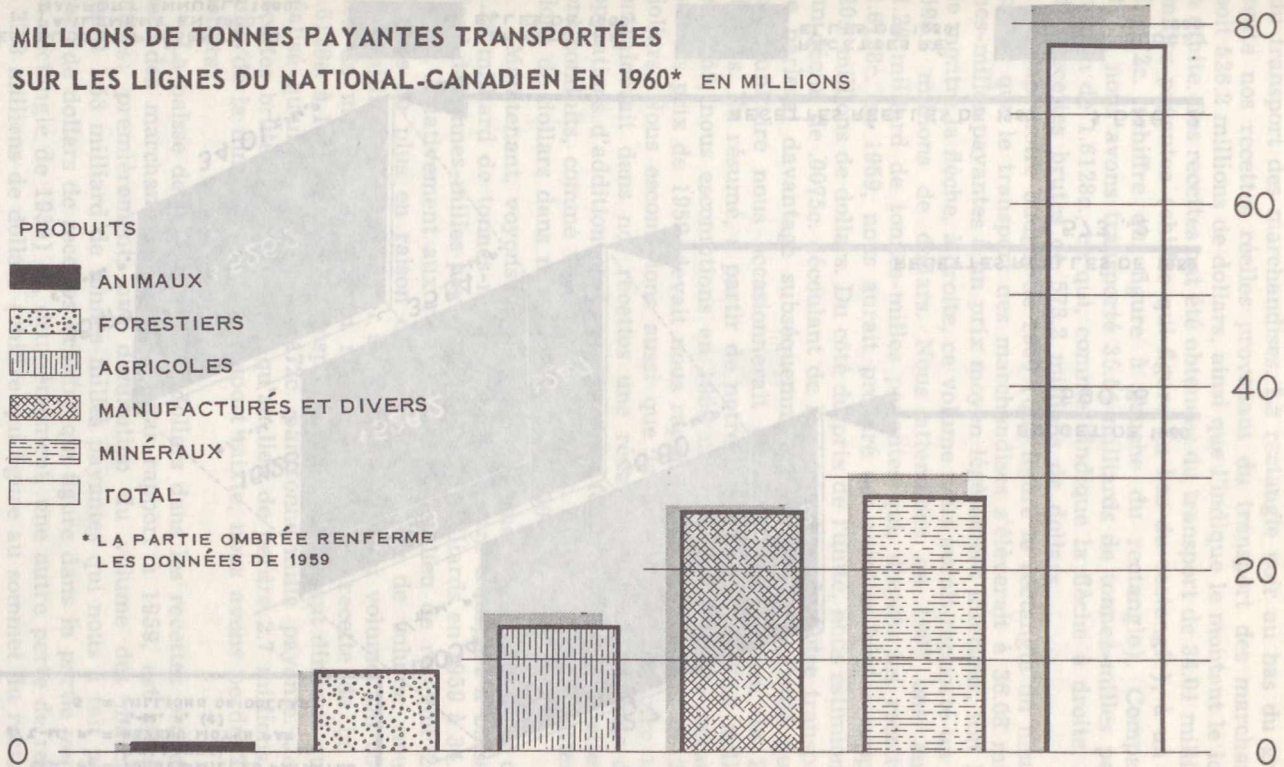
Il vous intéressera de voir quels sont les secteurs de notre transport qui ont accusé des augmentations ou des diminutions en 1960 par rapport à 1959. De légères augmentations se sont manifestées dans le secteur des animaux et des produits animaux, ainsi que dans celui des produits forestiers; les deux premières barres représentent ces deux secteurs. Toutefois, les augmentations respectives de 2 et de 1 p. 100 ont été plus que contrebalancées par des diminutions considérables dans les secteurs des produits agricoles, des produits minéraux et des produits manufacturés et divers. Les diminutions dans ces trois derniers groupes de produits, que montrent clairement les trois barres suivantes, se sont établies à 10, 8 et 2 p. 100.

La diminution du transport des produits agricoles traduit principalement un fléchissement d'à peu près 12 p. 100 dans les exportations de grain canadien en 1960 par rapport à 1959. Dans le groupe des produits minéraux, le déclin du transport que nous avons effectué coïncide avec un déclin considérable de la production du minerai de fer au Canada en 1960, lequel, si on établit avec 1959 une comparaison qui se fonde sur des données préliminaires, représente une baisse de plus de 12 p. 100. Le National-Canadien transporte principalement, et dans une large mesure, du minerai de fer de l'Ontario. Une diminution de 9 p. 100 dans les importations de charbon en 1960, comparativement à 1959, a sans aucun doute été une cause prépondérante du déclin prononcé de notre transport du charbon et du coke. La diminution du transport des produits manufacturés et divers a reflété l'amélioration des conditions économiques et la concurrence serrée que nous font les divers moyens de transports.

Nous sommes rendus au tableau 4, recettes du réseau provenant du transport des marchandises.

Le premier groupe de graphiques donnait un aperçu des tendances économiques générales, influant sur le transport. Nous nous proposons maintenant de présenter une série de quatre graphiques montrant quel a été l'effet des conditions économiques de 1960 sur notre exploitation et comment nous avons réagi devant le déclin des recettes. Notre rapport annuel signale qu'en 1960 nos recettes globales ont diminué de 47 millions de dollars par rapport à 1959. Si vous jetez un coup d'œil sur l'état consolidé de nos revenus, qui figure à la page 19 de notre rapport annuel, vous constaterez que, à l'exception des services de transport des marchandises, les augmentations et les diminutions qui se sont produites en 1959 et en 1960 dans les diverses catégories de recettes provenant de l'exploitation du chemin de fer, tendent dans l'ensemble à s'équilibrer. Le transport des marchandises est notre source de revenu la plus profitable. Comme vous le savez, la Commission MacPherson a reconnu que, somme toute, le transport des voyageurs nous fait perdre de l'argent. Par conséquent, la baisse du transport des marchandises tend à avoir des conséquences défavorables plus que proportionnelle sur notre position nette, car les recettes provenant du transport des marchandises nous aident à combler une partie du déficit qu'entraîne pour nous le transport des voyageurs. Bien que l'activité économique se soit manifestement ralentie au début de l'année, ce n'est qu'en juillet que nous avons pu nous convaincre que les affaires n'allaient pas reprendre suffisamment pour compenser notre déficit dans les recettes provenant du transport des marchandises.

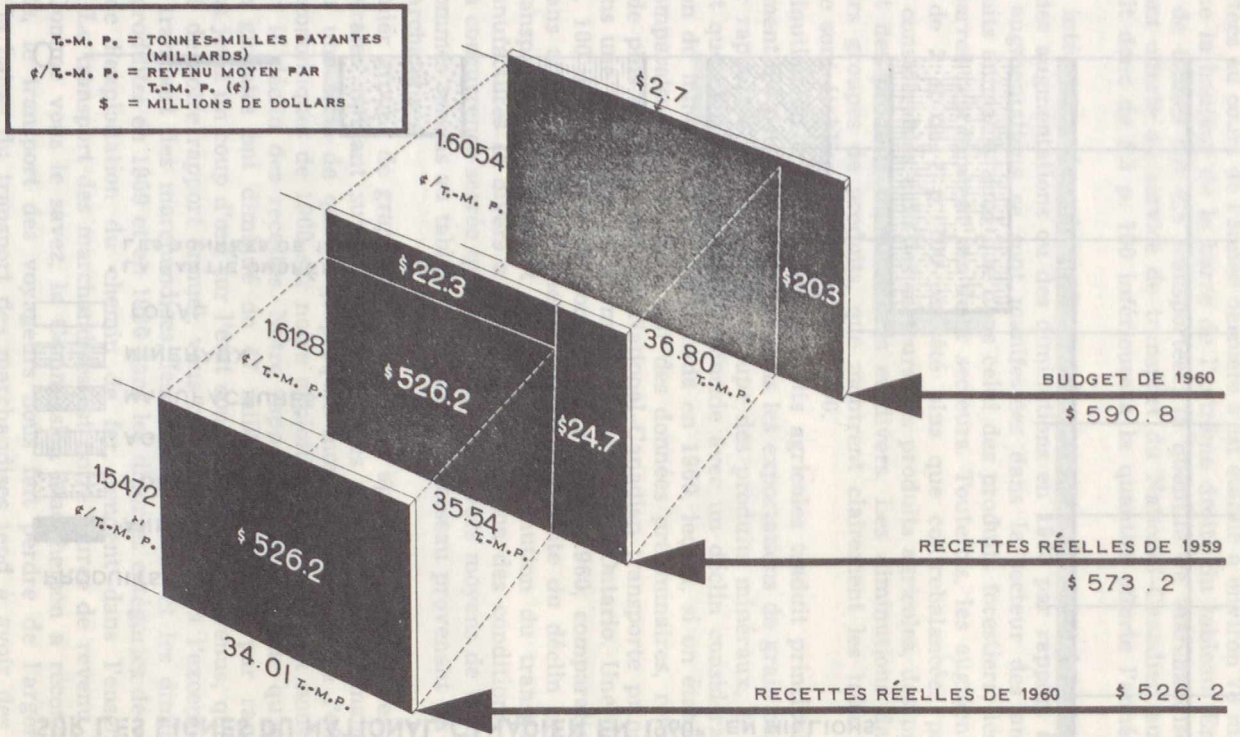
MILLIONS DE TONNES PAYANTES TRANSPORTÉES SUR LES LIGNES DU NATIONAL-CANADIEN EN 1960* EN MILLIONS



SOURCE: NATIONAL-CANADIEN.

RECETTES DU RÉSEAU PROVENANT DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

EFFET DU REVENU UNITAIRE ET DU VOLUME



Le tableau 4 montre comment s'est produite la perte de revenus provenant du transport des marchandises. Le rectangle noir au bas du graphique représente nos recettes réelles provenant du transport des marchandises en 1960, soit 526.2 millions de dollars, ainsi que l'indique le montant le long de la flèche, à droite. Ces recettes ont été obtenues du transport de 34.01 milliards de tonnes-milles payantes (chiffre qui figure au bas du rectangle), à un prix moyen de 1.5472c. (chiffre qui figure à gauche du rectangle). Comparativement, en 1959, nous avons transporté 35.54 milliards de tonnes-milles payantes au prix moyen de 1.6128c., ce qui, comme l'indique la flèche à droite, nous a procuré des recettes brutes de 573.2 millions de dollars.

Dans notre budget de 1960 (que figure le rectangle du haut), nous avions prévu que le transport des marchandises s'élèverait à 36.08 milliards de tonnes-milles payantes à un prix moyen légèrement inférieur, soit 1.6054c. Comme le montre la flèche, à droite, ce volume nous aurait rapporté un revenu brut de 590.8 millions de dollars. Nous attendions en 1960 une augmentation de 1.26 milliard de tonnes-milles payantes qui, d'après les recettes à l'unité de 1.6128c. en 1959, nous aurait procuré des recettes brutes supplémentaires de 20.3 millions de dollars. Du côté du prix de l'unité, nous estimions qu'il y aurait un déclin de .0075c. découlant de la diminution de notre transport mixte, dont je parlerai davantage subséquemment. Nous avons calculé que le déclin du prix unitaire nous occasionnerait une perte de revenu de 2.7 millions de dollars. En résumé, à partir de notre revenu réel de 473.2 millions de dollars en 1959, nous escomptions en 1960 une augmentation du volume qui, fondée sur les prix de 1959, devait nous rapporter un supplément de 20.3 millions de dollars. Nous escomptions aussi que la diminution de notre transport mixte entraînerait dans nos recettes une réduction de 2.7 millions de dollars. Des opérations d'addition et de soustraction fondées sur nos recettes de 1959 nous ont conduits, comme vous pouvez le voir, à prévoir des recettes de 590.8 millions de dollars dans notre budget de 1960.

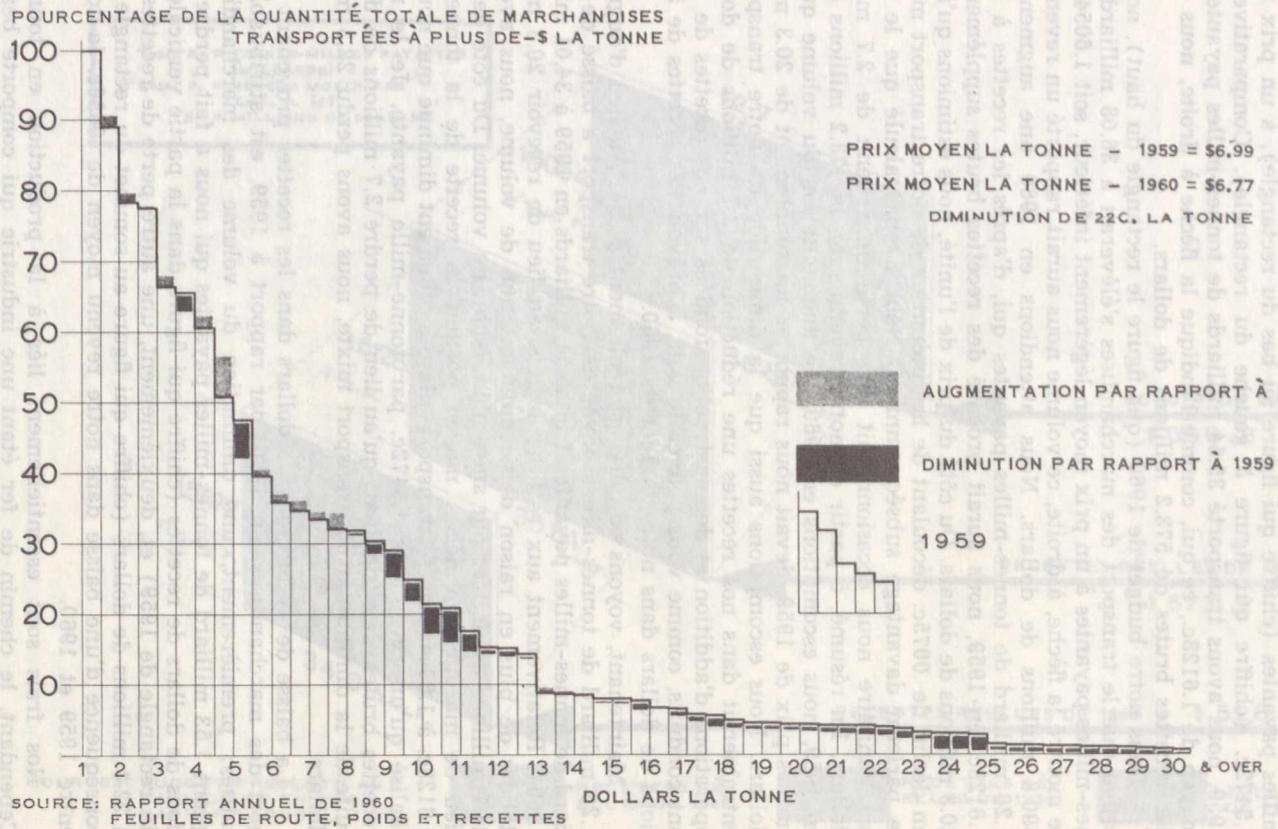
Maintenant, voyons ce qui s'est réellement passé. Au lieu d'augmenter de 1.26 milliard de tonnes-milles payantes, notre transport a baissé de 1.53 milliard de tonnes-milles payantes (de 35.54 milliards en 1959 à 34.01 milliards en 1960). Relativement aux recettes brutes, au lieu de recevoir 20.3 millions de dollars de plus en raison d'une augmentation de volume, nous avons perdu 24.7 millions de dollars par suite d'un déclin du volume. Du côté des prix, au lieu de marquer un déclin moyen portant la recette de la tonne-mille de 1.6128c. à 1.6054c., notre transport mixte a tellement diminué que nous n'avons réalisé qu'un revenu de 1.5472c. par tonne-mille payante. Je le répète, en recettes brutes, cela signifiait qu'au lieu de perdre 2.7 millions de dollars par suite de la diminution du transport mixte, nous avons perdu 22.3 millions de dollars.

La baisse de 47 millions de dollars dans les recettes provenant du transport des marchandises, en 1960, par rapport à 1959, est attribuable à deux causes: premièrement, une diminution du volume des marchandises atteignant 1.53 milliard de tonnes-milles payantes qui nous a fait perdre 24.7 millions de dollars de recettes (chiffre qui figure dans la partie verticale, à droite du rectangle de 1959) et, deuxièmement, une autre perte de recettes s'élevant à 22.3 millions de dollars (chiffre qui figure au sommet du rectangle de 1959), conséquence d'une baisse dans notre revenu moyen de .0656c. la tonne-mille entre 1959 et 1960.

Nos frais sont essentiellement liés à la production en tonnes-milles. Cependant, le chemin de fer étant une industrie qui comporte beaucoup de frais constants, nous avons peu de jeu pour nous adapter à brève échéance à une diminution du travail à exécuter. En outre, nous avons encore moins de jeu pour réduire les frais lorsque le revenu moyen de la tonne-mille fléchit si nous devons exécuter à peu près la même somme de travail.

DIMINUTION DES RECETTES UNITAIRES PROVENANT DU TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR SUITE DES CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE TRANSPORT MIXTE,

1960 COMPARATIVEMENT À 1959



SOURCE: RAPPORT ANNUEL DE 1960
FEUILLES DE ROUTE, POIDS ET RECETTES

Dans le graphique n° 5, qui vient ensuite, nous examinerons de plus près le revenu moyen et la question du transport mixte dont j'ai déjà parlé.

Pour que vous saisissiez bien pourquoi notre revenu moyen par tonne-mille a baissé de 1.6128c., qu'il était en 1959, à 1.5472c. en 1960, nous devons considérer en détail notre transport «mixte». Nous appelons transport «mixte» la combinaison de milliers de denrées transportées, les distances auxquelles elles ont été transportées et les prix qui s'appliquaient en chaque cas. Lorsqu'on étudie les recettes provenant du transport des marchandises, on peut utiliser deux unités de mesure, soit le revenu par tonne-mille et le revenu par tonne. Bien qu'elles ne soient pas directement liées entre elles, les deux mesures réagissent aux modifications du transport «mixte». Grâce à notre statistique actuelle du transport des marchandises, nous pouvons présenter un graphique plus explicite en examinant le revenu par tonne.

Le graphique n° 5 vous montrera, en dollars la tonne, ce qu'il est advenu de notre transport «mixte» l'année dernière. Ce graphique indique la répartition de nos recettes globales provenant du transport des marchandises, le tout en gradations de 50c. la tonne depuis $1 la tonne jusqu'à $30 et davantage, suivant le pourcentage du transport global qui a été effectué à un échelon supérieur aux recettes unitaires indiquées le long du bas du graphique.

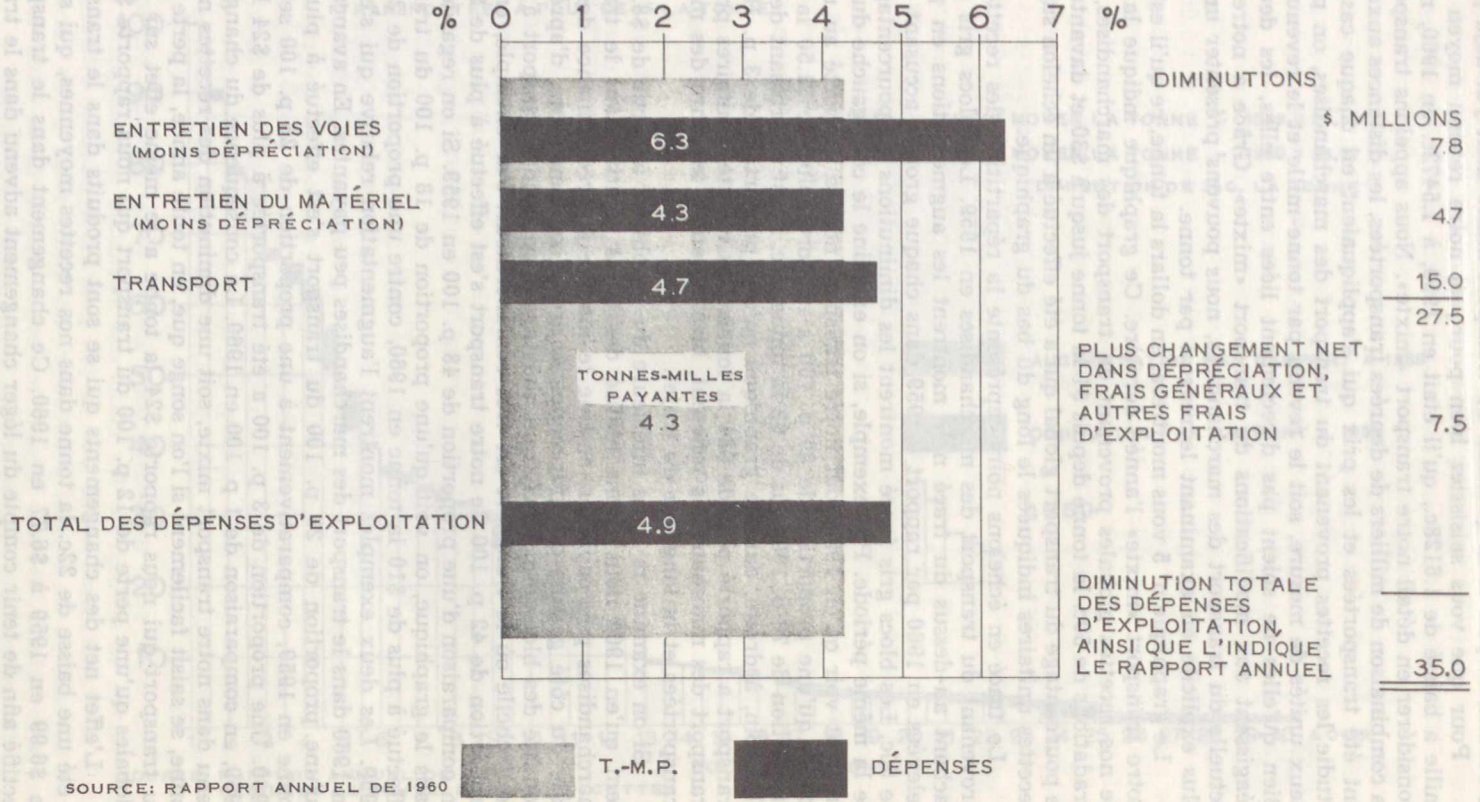
Le tracé en échelons noirs représente la répartition des recettes unitaires provenant du transport des marchandises en 1959. Les blocs gris pâle se détachant au-dessus du tracé noir montrent les augmentations en pourcentage relevées en 1960 par rapport à 1959 dans chaque groupe accusant une avance de 50c. Les blocs gris foncé montrent les diminutions en pourcentage au cours de la même période. Par exemple, si on examine le côté gauche du graphique, on peut voir qu'en 1959 tout notre transport nous a rapporté au moins $1 la tonne, qu'une proportion de 89 p. 100 a rapporté plus de $1.50 la tonne, une proportion de 78 p. 100 plus de $2 la tonne, etc. Il est intéressant de remarquer plus loin, à droite, dans le graphique qu'une proportion de 3 p. 100 de notre transport a rapporté plus de $24 la tonne. Ces recettes unitaires provenant du transport des marchandises reflètent, bien entendu, le genre des marchandises transportées et la longueur du trajet.

Si on examine la ligne inférieure du graphique à partir de $8, il est évident qu'en 1960 nous avons réalisé des gains relatifs dans le transport des marchandises peu payantes, comme le montre la prédominance des blocs gris pâle du côté gauche du graphique. A droite, on peut voir, d'après le grand nombre des blocs gris foncé, que nous avons perdu du transport à l'extrémité de l'échelle où le transport est très rémunérateur. Par exemple, en 1960, une proportion de 42 p. 100 de notre transport s'est effectué à plus de $5 la tonne, en comparaison d'une proportion de 48 p. 100 en 1959. Si on regarde au hasard dans le graphique, on voit qu'une proportion de 18 p. 100 du transport s'est effectué à plus de $10 la tonne en 1960, contre une proportion de 22 p. 100 en 1959. Les deux exemples montrent l'augmentation relative qui s'est produite en 1960 dans le transport des marchandises peu payantes. En avançant, on voit qu'une proportion de 29 p. 100 du transport s'est effectué à plus de $9 la tonne en 1959, comparativement à une proportion de 26 p. 100 seulement en 1960. Une proportion de 3 p. 100 a été transportée à plus de $24 la tonne en 1959, en comparaison de 1 p. 100 en 1960. La conséquence du changement survenu dans notre transport mixte, soit une diminution des recettes moyennes la tonne, se saisit facilement si l'on songe que, en toute année, la perte de 1 p. 100 du transport qui nous rapporte $24 la tonne a le même effet sur les recettes globales qu'une perte de 12 p. 100 du transport qui nous rapporte $2 la tonne.

L'effet net des changements qui se sont produits dans le transport mixte a été une baisse de 22c. la tonne dans nos recettes moyennes, qui sont passées de $6.99 en 1959 à $6.77 en 1960. Ce changement dans le transport mixte, rectifié afin de tenir compte du léger changement advenu dans le trajet moyen,

DÉPENSES D'EXPLOITATION

POURCENTAGE DE LA DIMINUTION EN 1960 PAR RAPPORT À 1959



DIMINUTIONS	$ MILLIONS
	7.8
	4.7
	15.0
	27.5
PLUS CHANGEMENT NET DANS DÉPRÉCIATION, FRAIS GÉNÉRAUX ET AUTRES FRAIS D'EXPLOITATION	7.5
DIMINUTION TOTALE DES DÉPENSES D'EXPLOITATION, AINSI QUE L'INDIQUE LE RAPPORT ANNUEL	35.0

SOURCE: RAPPORT ANNUEL DE 1960

explique une perte de 22.3 millions de dollars dans le revenu provenant du transport des marchandises, à l'égard duquel nous avons accompli à peu près la même quantité de travail que l'an dernier.

Nous arrivons maintenant à l'examen de nos dépenses d'exploitation de 1960. Étant une industrie qui comporte des frais constants élevés, le chemin de fer ne peut guère réagir rapidement contre un déclin de la somme de travail. Cependant, voyons ce que nous avons pu accomplir en 1960.

Le graphique n° 6 retrace les changements relatifs advenus dans les frais d'exploitation de notre chemin de fer par rapport à la diminution proportionnelle des tonnes-milles payante de 1959 à 1960. Le fond gris pâle représente la diminution de 4.3 p. 100 survenue dans les tonnes-milles payantes. Les trois barres noires du haut, appliquées sur le fond gris pâle, montrent l'amélioration relative que nous avons pu apporter dans les frais d'exploitation du chemin de fer pour contrebalancer la diminution de notre travail rémunérateur.

La dépréciation, qui ne varie pas d'année en année avec la modification du volume, a été éliminée des trois barres du haut; ce qui demeure indique donc exactement les changements dans nos dépenses qui tendent à varier avec notre volume de travail. Du côté droit du graphique sont inscrits les montants des diminutions, représentées respectivement par les barres noires. Ces changements se rattachent aux éléments qui, à courte échéance, ne varient pas avec le volume, et cela nous conduit enfin à la baisse globale de 35 millions de dollars dans nos frais d'exploitation, ainsi que l'indique la page 2 de notre rapport annuel. La barre du bas du graphique représente la diminution proportionnelle que constitue le déclin de 35 millions de dollars dans les frais d'exploitation en comparaison de la chute relative des tonnes-milles payantes. Cette barre du bas montre ce que nous avons fait pour comprimer les frais d'exploitation d'ensemble, en face du déclin qui s'est produit dans le volume.

Vous remarquerez que toutes nos dépenses compressibles ont été relativement réduites au moins autant que notre diminution de 4.3 p. 100 de nos tonnes-milles payantes. Nous avons réduit de 6.3 p. 100 les frais d'entretien des voies, de 4.3 p. 100 les frais d'entretien du matériel et de 4.7 p. 100 les frais de transport. Nous avons pu réaliser ces réductions en 1960 par suite de l'accroissement de la productivité qu'ont déterminé la mécanisation des méthodes d'entretien des voies, l'utilisation de locomotives diesel, le prolongement des voies d'évitement, la commande centralisée de la circulation et d'autres améliorations. D'autre part, quand nous avons perçu d'assez dons indices de l'ampleur qu'aurait le déclin du transport en 1960, certains de nos programmes d'immobilisations concernant l'entretien des voies, par exemple, la pose de ballast de pierre concassée, ont été remaniés pour qu'ils s'étendent sur une plus longue période, ce qui atténuait l'effet des dépenses d'exploitation inhérentes à ces programmes. En outre, pendant toute l'année 1960, nous avons surveillé de très près l'ensemble des dépenses, pour écarter toute augmentation qui n'était pas absolument essentielle à la conduite de nos affaires.

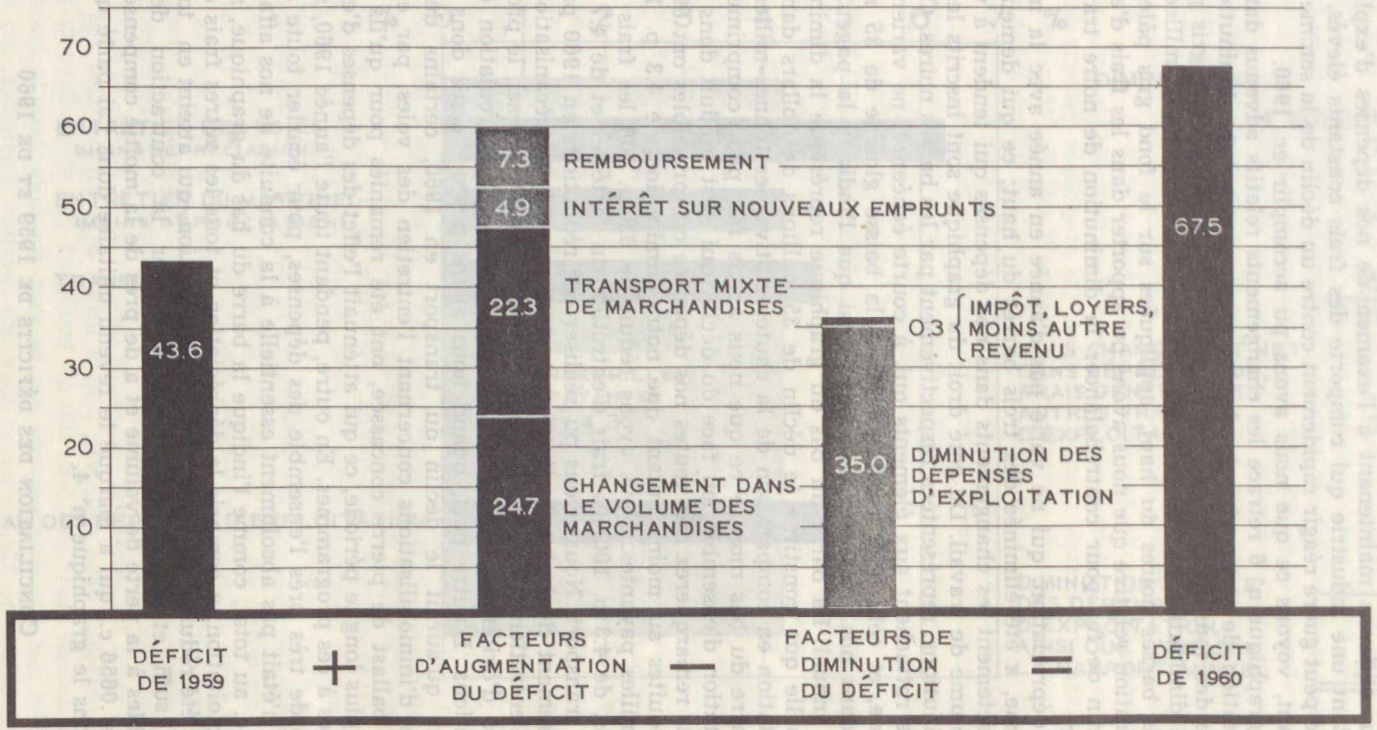
Donc, au total, comme l'indique la barre du bas du graphique, nos dépenses d'exploitation, y compris la dépréciation et tous les autres frais d'exploitation, ont été réduites de 4.9 p. 100. Cette réduction, qui atteint en tout 35 millions, a suffi et davantage à contrebalancer la contraction des recettes attribuables à la perte de volume et a de près de la moitié compensé l'effet du déclin de .0656 c., qui a marqué le revenu unitaire dont j'ai parlé quand nous examinions le graphique n° 4.

Conciliation des déficits de 1959 et de 1960

Vous vous rappellerez que lorsque nous examinions le graphique n° 6 j'ai parlé des frais constants relativement élevés qui caractérisent l'industrie des

CONCILIATION DES DÉFICITS DE 1959 ET DE 1960

EN MILLIONS DE DOLLARS



SOURCE: RAPPORT ANNUEL DE 1960

chemins de fer et des restrictions qu'ils lui imposent, lorsqu'ils veulent réagir rapidement devant la baisse du volume du transport. Nous avons parlé des rectifications que nous avons pu accomplir dans les frais d'exploitation pour faire face au déclin du transport en 1960. Le graphique n° 7 résume l'action réciproque de tous les facteurs en jeu, y compris les charges fixes, qui ont fait augmenter notre déficit en 1960 par rapport à 1959.

Commençons à la barre de gauche du graphique. Notre exploitation en 1959 a amené un déficit de 43.6 millions de dollars, qu'on peut attribuer entièrement aux obstacles qu'a reconnus la Commission MacPherson. Si on ajoute les éléments défavorables et qu'on soustraie les éléments favorables, on obtient la situation de 1960 qu'indique la barre du côté droit du graphique. Vous verrez que nous avons pu, en rognant les dépenses et en augmentant la productivité (troisième barre en partant de la gauche), contrebalancer une diminution de recettes s'élevant à 35.3 millions de dollars, et il nous manquait 11.7 millions pour faire face à un déclin de 47 millions dans les recettes réelles. A ces 11.7 millions de dollars, on doit ajouter un accroissement des charges fixes s'élevant à 7.3 millions, car nous avons dû refinancer, à des taux supérieurs, des emprunts antérieurs qui échéaient en 1960. Une autre augmentation de 4.9 millions dans les charges fixes représente l'intérêt sur de nouveaux emprunts. Le résultat de tous ces facteurs est une augmentation de 23.9 millions dans notre déficit en 1960 comparativement à 1959. Vous remarquerez que la somme correspond très étroitement à ce que nous avons perdu par suite de la baisse de notre revenu unitaire dans le transport des marchandises, laquelle a été la conséquence d'une diminution de notre transport mixte.

La série suivante de graphiques se rapporte au budget d'établissement de 1961. Je me demande, monsieur le président si le moment ne serait pas opportun de repasser les étapes de notre rapport annuel, vu que la partie qui vient nous fera entrer précisément dans le budget d'établissement.

Le PRÉSIDENT: Les graphiques jusqu'ici, je pense, se rapportent vraiment au rapport annuel.

Les membres du Comité ont-ils des questions à poser au sujet du rapport?

M. BROOME: Monsieur le président, j'aimerais poser deux questions relativement aux graphiques.

Le graphique n° 4 porte: «Recettes réelles de 1960, $526.2». M. Gordon nous a renvoyés à la page 19, et le transport des marchandises en 1960 s'élevait à 542 millions de dollars. Je me demande si M. Gordon pourrait expliquer la chose.

Le PRÉSIDENT: De quelle page parlez-vous?

M. BROOME: Je parle du paragraphe 4 et de la page 19.

Le PRÉSIDENT: De la page 19 du rapport annuel?

M. BROOME: Oui, où figurent les recettes d'exploitation du chemin de fer, en 1960 et en 1959. Je n'ai pu concilier les deux chiffres, et j'aimerais que vous expliquiez l'écart. A moins que je ne me trompe, je comprends que les recettes du transport des marchandises en 1960, les recettes réelles, sont dans le graphique de 526.2 millions et de $541,908,517 dans le rapport.

M. HEWSON: Le graphique montre le revenu provenant uniquement des marchandises, tandis que le rapport annuel donne le revenu des services des marchandises, lesquels comprennent les frais d'aiguillage, les élévateurs, la congélation et autres éléments. C'est ce qui explique l'écart.

M. BROOME: Alors, dans le graphique n° 5, est-ce que les chiffres comprennent toutes les recettes ou s'ils se rapportent simplement au revenu du rail et laissent de côté le revenu provenant du service des remorques rail-route. Autrement dit, je me demande si le déclin dans les hauts échelons pourrait dépendre du fait que vous faites dériver le transport des marchandises vers le camionnage.

M. HEWSON: Il s'agit ici de transport ferroviaire.

M. BROOME: Eh bien, alors, une partie de la réduction du transport des marchandises rémunératrices pourrait bien dépendre d'un détournement du transport vers le camionnage, dans votre propre réseau?

M. GORDON: Non. Il y en aurait très peu. Cependant, le revenu du transport des marchandises comprend celui des remorques rail-route, mais il ne comprend pas le camionnage comme tel, et la quantité transportée par camions ne modifierait pas beaucoup les chiffres.

M. BROOME: Vous avez dit, monsieur Gordon, que la baisse est attribuable à ce que vous avez appelé un changement dans le transport mixte. La baisse ne serait-elle pas attribuable en partie à la réduction du prix de transport? En d'autres termes, certaines denrées ont-elles été transportées à des prix plus bas?

M. GORDON: Oui, cela se peut. Et la baisse peut aussi être une conséquence de certains accords prévoyant des prix convenus, par exemple.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Et aussi de vos prix concurrentiels?

M. GORDON: Et des prix concurrentiels.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Les prix peuvent avoir été concurrentiels, mais cela ne veut pas nécessairement dire que le chemin de fer a perdu des affaires, mais simplement que la marchandise a dû être transportée à un prix inférieur?

M. GORDON: C'est cela.

M. HORNER (*Acadia*): Et il aurait pu en résulter une réduction du prix de $11 ou de $10 et une augmentation du prix de $7 ou de $8?

M. GORDON: Oui. J'essayais de dire que c'est le transport mixte, comme tel, qui a déterminé des changements importants. Les catégories que vous mentionnez seraient comprises dans le changement, mais elles ne modifieraient pas la tendance dans la même mesure.

M. BROOME: J'ai une autre question à poser au sujet du graphique n° 7.

M. CREAGHAN: J'ai une autre question à poser à propos du graphique n° 5. Je me demande si vous pourriez voir dans le graphique n° 5 des effets de la loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport des marchandises. A-t-elle eu des effets dans l'ensemble?

M. GORDON: Non. La loi sur la réduction des taux de transport des marchandises ne modifie pas ce que nous touchons pour le transport. Il ne s'agit pas d'une subvention, mais du paiement d'une partie du prix de transport.

M. CREAGHAN: Le paiement est-il autorisé par la Commission des transports, puis reçu par le National-Canadien et attribué au genre particulier de transport?

M. GORDON: Oh, je vois ce que vous voulez dire.

M. CREAGHAN: Ou bien, le paiement entre-t-il dans les recettes générales?

M. GORDON: Le paiement serait considéré comme une partie des recettes du transport.

Il y a un autre élément qui m'est venu à l'esprit tandis que vous parliez. Je ne suis pas certain du moment du paiement. Cependant, je sais qu'il s'écoule un intervalle d'environ trois mois, de sorte que le revenu serait englobé dans les montants dans la mesure où nous l'aurions réellement touché.

M. CREAGHAN: Et, si les versements se sont appliqués à une année complète, tout va bien?

M. GORDON: Oui.

M. FORBES: La mesure s'applique-t-elle à toutes les catégories de marchandises? A quoi s'applique la subvention?

M. GORDON: Oui. Je dis que les paiements que nous recevons sont englobés dans les recettes du transport-marchandises sans égard à qui paie réellement le transport, l'expéditeur ou l'État.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une question à poser sur le graphique nº 2 et le dernier paragraphe de la page 4 du rapport annuel, où on dit que la diminution des envois de céréales et de dérivés de céréales a plus que compensé les augmentations de certaines expéditions. Avez-vous des chiffres montrant si la baisse des envois de dérivés de céréales s'est produite en majeure partie à l'est ou à l'ouest de Fort-William et de Port-Arthur? C'est que je me demande quel effet ont eu l'aménagement de la voie maritime et l'utilisation des cargos dans les Grands lacs sur le transport du grain, et si vous aviez perdu la plupart de vos envois de céréales à l'est de Fort-William.

M. GORDON: Je suis certain que nous avons ici le décompte. Avez vous le décompte est-ouest?

M. TOOLE: Pour l'ouest seulement.

M. GORDON: Eh bien, si le transport a relativement augmenté dans l'ouest, nous saurons que le transport dans l'est a baissé.

M. TOOLE: Le nombre de tonnes de céréales transportées dans l'ouest a monté légèrement.

M. GORDON: Je ne pense pas pouvoir répondre précisément à cette question. Nous avons un registre montrant que le transport que nous avons effectué dans la région de l'ouest, c'est-à-dire le transport des céréales et des plantes-racines auxquelles s'applique le tarif du pas du Nid-de-Corbeau, a baissé pendant l'année, mais je n'ai pas les chiffres de l'année en ce qui concerne l'est.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'aimerais savoir si la baisse a été plus considérable dans la région de l'est.

M. GORDON: Je n'en suis pas certain. Je n'aimerais pas me compromettre. J'ai l'impression que le transport a évolué, mais j'aimerais jeter un coup d'œil sur les chiffres et vous les faire savoir.

M. FISHER: Vos prix convenus ont continué à augmenter l'année dernière?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: La circulation de vos trains a continué d'augmenter l'année dernière?

M. GORDON: «La circulation de vos trains a continué d'augmenter?» Voulez-vous dire qu'ils ont circulé plus longtemps?

M. FISHER: Moins longtemps. Vous avez transporté plus de marchandises plus rapidement.

M. GORDON: Oui, c'est ce que nous avons constaté.

M. FISHER: Vous avez fait des améliorations générales dans vos cours et dans les services de transport, c'est-à-dire dans l'administration du transport, depuis un an ou deux?

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Avec tous ces changements, il semble que vous puissiez donner un service meilleur et plus rapide et que, en réalité, vous obteniez plus de transport par contrat, transport qui rapporte probablement plus.

Je ne puis comprendre pourquoi nous avons eu cette baisse qu'indique le graphique nº 5, dans le transport le plus rémunérateur. Pourquoi perdez-vous du terrain dans ce secteur, quand toutes les tendances que vous avez constatées chez vous, ces dernières années, porteraient à croire que vous pouvez reprendre à vos concurrents une partie de ce transport.

M. GORDON: Naturellement, je ne pense pas que vous puissiez établir une telle comparaison à ce propos. Pour répondre correctement à votre question,

il nous faudrait voir ce qu'ont fait nos concurrents, de leur côté. Autrement dit, il nous faudrait connaître entièrement le marché du transport. Comme il y a eu une baisse considérable depuis l'année dernière, il y a moins de transport à nous partager. Il s'agit de savoir si la baisse que nous avons supportée a été relativement plus importante que celle qu'ont subie nos concurrents. Je ne puis répondre à votre question pour l'instant.

M. FISHER: Pourriez-vous nous montrer avec la statistique que les sommes affectées à ces changements se justifieront, quand nous voyons ici que malgré ces changements, les pertes dans le transport rémunérateur sont élevées?

M. GORDON: Oui, j'ai un état général de notre situation financière. Je ne suis pas certain qu'il soit sage de consacrer dès maintenant du temps à la question. Cependant, je puis vous fournir un chiffre qui me vient à l'esprit et je pourrai traiter le sujet plus en détail subséquemment. Par exemple, considérez uniquement les avantages qui découlent de notre programme d'utilisation de locomotives diesel. Dès maintenant je puis en relever l'efficacité et dire que nous avons économisé approximativement 100 millions par année. C'est là une réponse à votre question. Il y en a d'autres, ce n'est qu'un exemple. Le mieux, pour répondre brièvement, est de dire que si nous avions eu le volume de transport que nous espérions, nous pourrions accuser un excédent. Autrement dit, notre entreprise, ainsi qu'elle est constituée, est en mesure de transporter un volume beaucoup plus considérable que celui qui nous avons eu l'an dernier ou que celui que nous prévoyons transporter cette année. Notre volume dépend dans une large mesure des conditions générales de l'économie; si ces conditions s'améliorent suffisamment, nous obtiendrons le volume de transport sur lequel nous avons fondé notre programme d'immobilisations.

M. FISHER: C'est certainement là le nœud de votre programme d'immobilisations. Si c'est une affaire d'une année, très bien; mais comment pouvons-nous considérer ce qui se passe depuis trois ou quatre ans et ne pas nous imaginer que la situation deviendra permanente?

M. GORDON: C'est une opinion. Je ne pense pas que personne puisse être précis à ce sujet. Moi-même, parlant en mon propre nom, je demeure obstinément confiant quant à l'avenir du Canada. Je crois que le Canada progressera et qu'il s'ensuivra que les facteurs économiques qui entraîneront son progrès profiteront aux transports comme à bien d'autres choses. Bien entendu, quand on projette des immobilisations, en particulier dans les chemins de fer, où il s'agit de dépenses à longue échéance, on ne peut effectuer des immobilisations uniquement pour le transport de l'année suivante. On doit établir l'entreprise ferroviaire en prévoyant 10 ou 15 années d'avance et, dans certains cas, plus longtemps encore. Nous avons beaucoup de matériel dont la durée de dépréciation s'étend jusqu'à 33 années. Par conséquent, nous devons prendre des risques calculés au sujet de l'ampleur de ce que je pourrais appeler notre entreprise. J'entends par là toute notre exploitation: matériel, voies et services de tous genres.

M. FISHER: Les changements que vous faites, par exemple, dans l'agencement du transport, dans les prix convenus, dans vos nouvelles cours, dans la commande centralisée de la circulation, tous ces moyens d'accélération augmentent-ils ou diminuent-ils votre liberté d'action en ce qui concerne les dépenses d'exploitation?

M. GORDON: Ils augmentent de beaucoup notre liberté d'action en nous permettant d'être prêts à réagir rapidement devant une forte augmentation du transport.

M. FISHER: Et que dire de la réaction devant un affaissement semblable?

M. GORDON: Il est plus difficile de répondre à cette question. Quand on fait des dépenses d'immobilisations, on doit escompter des frais constants supplémentaires. Toutefois, nous pouvons être moins rigides sur la question du matériel, car nous pouvons faire fabriquer du matériel assez rapidement. Mais si nous construisons une superstructure, une ligne ferroviaire ou un hangar à marchandises, nous devons faire certaines hypothèses au sujet des frais essentiels. Si le transport ne devient pas une réalité, nous avons alors construit trop ou trop peu. Nous avons constaté, depuis que je fais partie du chemin de fer, que, en général, la tendance a été de construire trop peu. Par conséquent, nous nous sommes trouvés devant une situation fort difficile à la fin de la seconde guerre mondiale, au début de 1950, et alors que nous étions en voie de réaliser notre programme d'immobilisations. Cependant, comme je l'ai dit au début, j'ai un exposé complet auquel j'ai consacré beaucoup d'heures de la nuit et, avec l'orgueil de l'auteur, je préférerais l'offrir comme présentation appropriée plutôt que comme pièce de résistance, si cela vous convient?

M. FISHER: Une dernière question. Avez-vous des renseignements que vous pourriez nous fournir sous forme de graphiques sur la question que je vais mentionner? Dans votre budget vous avez prévu une modification de votre exploitation et vous avez cherché à réduire vos frais d'exploitation. Quelles en ont été les répercussions sur vos employés et sur l'embauchage?

M. GORDON: Oui, je pense que nous pouvons vous fournir ces renseignements. Je ne sais pas ce que vous voulez dire par l'expression «sous forme de graphiques». Voyons si j'ai bien compris votre question. Vous dites que vous voulez savoir ce que notre programme d'immobilisations . . .

M. FISHER: Laissez-moi commencer par le dernier point. J'aimerais savoir quelle sera votre réaction en face de la réduction du transport, ce qui veut manifestement dire moins de travail pour les employés.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: J'aimerais obtenir ces renseignements dans un graphique comme le graphique n° 6, qui indique, me semble-t-il, les adaptations faites en vue de la situation. Autrement dit, la chose est bien simple. Je veux savoir quelle a été pour vos employés la conséquence de votre réaction devant le changement de conditions.

M. GORDON: Eh bien, je puis vous fournir des chiffres à ce propos. Je crois savoir où vous voulez en venir et j'aimerais pouvoir réfléchir sur la façon dont ces deux choses peuvent être mises en regard. Je pourrais vous fournir ce détail.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, j'ai à ce propos des questions que je réservais pour le moment de l'examen du rapport. Je ne sais pas si on a l'intention d'examiner les graphiques ou le rapport.

M. FISHER: Excusez-moi. La question s'est greffée sur la façon dont j'ai commencé. Je veux bien la laisser tomber et y revenir plus tard.

M. MCPHILLIPS: J'ai des questions à poser sur la première rubrique, intitulée «Résultats financiers», à la page 3 du rapport. Dans le troisième paragraphe, vous parlez d'une réduction de 35 millions de dollars dans les dépenses vous n'obtenez pas le rendement que vous pourriez; le volume ne vous servira d'exploitation; la réalisation est fort louable. Je me demande si l'économie de 10.2 millions de dollars dans les demandes de pension est comprise là-dedans.

M. GORDON: Où prenez-vous l'économie de 10.2 millions de dollars?

M. MCPHILLIPS: A la page 12.

M. GORDON: Si vous vous reportez à la statistique, par exemple, à la page 19, je pense que l'exposition est plus claire.

M. McPHILLIPS: Je veux poser ces questions. J'ai demandé si le montant comprend l'économie dont il est question à la page 13, dans le premier paragraphe placé sous la rubrique «Caisse de retraite», dans les termes suivants:

> Le montant que l'on a porté au compte de la caisse de retraite pour 1960 a de la sorte diminué de $10.2 millions par rapport à 1959 . . .

M. GORDON: Oui, je vais vous le montrer si vous voulez bien vous reporter à la page 19. On y voit notre état consolidé des revenus. Vous remarquerez que les 35 millions dont on parle est la différence entre les chiffres de 1959 et ceux de 1960. En 1959, le total était de 720 millions; en 1960, il était de 685 millions. La réduction dans les frais de pension se trouve entre les chiffres du poste «administration générale». Vous voyez que, en 1960, les dépenses d'administration générale ont été de 47 millions, tandis qu'elles ont été de 58 millions en 1959. Par conséquent, la réponse à votre question est que les 10 millions d'économie dans les frais de pension forment une partie de la réduction de 35 millions.

M. McPHILLIPS: Très bien. L'autre question que je désire poser est celle-ci. pour ainsi dire. Mais si vous avez le volume et que vous ayez des prix convenus, Dans le paragraphe «résultats financiers», on parle du nombre de tonnes-milles commerciales obtenues et vous avez dit, il y a un moment, en réponse à une question de M. Fisher, que si vous aviez eu le volume, tout serait très bien, pas.

M. GORDON: Oh, oui, car nous n'accordons des prix convenus—et je sais tout de suite combien l'affirmation que je fais présentement prête à controverse—que s'ils sont pour nous profitables.

Des VOIX: Oh, oh, oh.

Une VOIX: Vous vous exposez témérairement.

M. GORDON: Le chemin de fer accorde des prix convenus pour conserver des affaires que, à son avis, il perdrait autrement. Par conséquent, lorsque nous ajoutons en second lieu que nous sommes prêts à nous assurer que tout prix convenu que nous accordons nous rapportera un profit, il est alors évident que nos recettes nous apportent des profits.

M. McPHILLIPS: Mais vous dites en réalité que tous vos prix convenus sont compensateurs?

M. GORDON: C'est juste.

M. McPHILLIPS: Mais ils peuvent être très légèrement compensateurs?

M. GORDON: C'est vrai, mais même quelques sous valent mieux que rien.

M. McPHILLIPS: J'en conviens, mais vous semblez penser que si vous aviez le volume vous seriez en bonne posture. Moi, je dis que si vous avez le volume, vous n'êtes pas encore en bonne posture si le profit est trop faible.

M. GORDON: Il s'agit d'obtenir plus de volume, n'est-ce pas? Si nous obtenons suffisamment de volume, avec une marge de profit suffisante, nous serons en bonne posture.

M. McPHILLIPS: Mais vous pourriez n'avoir pas une forte marge de profit avec ces prix convenus?

Le PRÉSIDENT: Si vous avez cette marge et un plus gros volume, vous pouvez vous arranger avec une petite marge.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Au sujet des prix convenus et relativement à ce que M. McPhillips a dit, j'ai entendu dire ici, en deux ou trois occasions, que les prix convenus, en réalité, n'ont pas à être compensateurs pour le chemin de fer; et je me demandais si M. Gordon s'opposerait à ce que la loi soit modifiée pour qu'ils deviennent obligatoirement compensatoires pour les chemins de fer, comme le sont les autres prix de transport.

M. GORDON: Je ne veux pas exprimer d'opinion à ce propos, mais j'aimerais voir s'étendre la portée de la loi, de sorte qu'on demanderait aux camionneurs d'exiger des prix de concurrence. Ce qui vaut pour l'un vaut pour l'autre.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je ne sais pas pourquoi vous faites entrer la question des sociétés de camionnage dans les délibérations. Je demandais une simple question. On dit que tous les prix de transport sont compensateurs pour les chemins de fer, quand il s'agit de prix convenus. Je demande maintenant si vous vous opposeriez à ce qu'on en fasse une prescription de la loi sur les transports, contrairement à ce qu'il en est à l'heure actuelle, alors qu'on n'exige pas qu'ils soient compensateurs.

M. GORDON: Je m'y opposerais pour la raison générale que je ne vois pas pourquoi on réglementerait de plus en plus les affaires des chemins de fer. Si la prescription devait s'appliquer à tous les concurrents des chemins de fer, alors je ne soulèverais pas d'objection.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Alors, vous pensez que le chemin de fer devrait avoir la permission de demander des prix qui ne le compensent pas?

M. GORDON: Non, je n'ai pas dit cela, j'ai dit exactement le contraire.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Alors, on ne pourrait s'opposer à ce que la prescription soit dans la loi, à moins qu'elle n'ait pour objet de demander des prix qui ne sont pas compensateurs.

M. GORDON: Vous pourriez aussi bien dire que je ne m'opposerais pas à me lever à 7 heures du matin et qu'alors il devrait y avoir une loi me forçant à le faire. L'un serait aussi raisonnable que l'autre.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si vous dites que tous vos prix de transport sont compensateurs, je ne puis concevoir quelle objection vous pourriez poser. Les autres gens sont protégés par la loi relative aux enquêtes sur les coalitions et par les dispositions visant les articles sacrifiés.

M. CHEVRIER: Nous abordons maintenant des questions auxquelles le gouvernement refuse de répondre. Ce sont là des sujets à propos desquels le gouvernement annonce en Chambre sa ligne de conduite. Ces propos ne nous font certainement pas connaître la ligne de conduite du gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas si la question vise à parler des chemins de fer.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Présentement, je pose une question directe sur les chemins de fer.

M. CHEVRIER: Vous avez d'abord demandé au témoin ce qu'il pensait d'une modification de la loi.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je lui ai demandé s'il s'opposait à une mesure législative qui rendrait les prix de transport compensateurs pour les chemins de fer.

M. CHEVRIER: C'est exactement le genre de questions auxquelles le gouvernement refuse de répondre à la Chambre.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): S'il existait une disposition comme celle dont on vient de parler, soit que les prix de transport devraient compenser les chemins de fer, ces derniers ne se trouveraient-ils pas obligés de prouver à chaque demande quels sont leurs prix de revient, tandis que les autres expéditeurs ne seraient pas dans la même situation?

M. GORDON: C'est exactement pourquoi je m'oppose à la chose. Vous imposez des obligations aux chemins de fer et non aux autres intéressés. Tandis que j'y suis, je pourrais aussi bien dire ceci: s'il y a une mesure législative—et je n'en sais rien—on ne m'en a pas parlé. Naturellement, s'il est question d'une mesure législative intéressant les chemins de fer de quelque façon, le Comité qui étudie la mesure est ordinairement invité à exprimer une opinion. On devrait nous demander d'exprimer une opinion uniquement par l'intermé-

diaire des fonctionnaires compétents; et je ne pourrais pas exprimer d'opinion avant que nous ayons vu ce qu'est la mesure. En ce moment, nous parlons simplement d'hypothèses.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Alors, je puis dire que vous ne croyez pas que les prix de transport des chemins de fer ne devraient pas être compensateurs?

M. GORDON: C'est exactement ce que j'ai dit.

M. CHEVRIER: J'avais une question à poser sur la première phrase de votre rapport. La voici:

> L'industrie des transports terrestres en Amérique du Nord a dû faire face à un fléchissement imprévu du traffic.

On dit la même chose dans la troisième phrase. A propos de la question que j'ai soulevée précédemment, je me demande si M. Gordon pourrait indiquer au Comité quelle est la situation de l'emploi aux chemins de fer Nationaux, quelles réductions ont été faites et où elles ont lieu dans les diverses régions.

M. GORDON: Si vous vous reportez à la page 28, vous verrez quelle a été la réduction dans l'ensemble. La page 28 est la dernière page du rapport.

M. CHEVRIER: Si je comprends bien, l'emploi a fléchi d'un sommet de 113,000.

M. GORDON: Je puis vous donner le détail immédiatement, si vous aimez noter les chiffres, ou bien je déposerai le détail, si vous préférez. Les chiffres se fondent sur un dénombrement fait au milieu du mois. En 1959, le nombre était de 111,538; en 1960, il était de 104,155. Dans la catégorie dite «générale», le nombre était en 1959 de 20,448, tandis qu'il était de 19,752 en 1960. Voici le décompte: voies et structures: en 1959, 22,507; en 1960, 20,391; matériel: en 1959, 21,768; en 1960, 19,503; transport, autre que par trains: en 1959, 13,474; en 1960, 12,804; transport, par trains: en 1959, 18,082; en 1960, 16,886; communications: en 1959, 5,827; en 1960, 5,621; messageries: en 1959, 6,091; en 1960, 5,956; transport routier et exploitation à l'extérieur: en 1959, 3,341; en 1960, 3,242.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, y a-t-il un décompte suivant les régions? Je ne veux pas retarder le Comité, mais s'il y a un décompte, pourrions-nous l'avoir?

M. BROOME: Ne pourrait-il être déposé pour être inséré dans le rapport?

M. CHEVRIER: J'allais le proposer. Le décompte pourrait peut-être entrer dans le compte rendu?

M. GORDON: Je l'ai ici, suivant les régions. Ferai-je la même chose? Le premier chiffre que je mentionnerai sera dans chaque cas celui de 1959. Voici les chiffres: bureau central, 3,784 contre 3,737; Terre-Neuve, 4,550 contre 4,397; région de l'Atlantique, 13,693 contre 13,035; région du Centre, 36,321 contre 33,218; région de l'Ouest 29,320 contre 27,021. Ce sont les chiffres globaux pour le Canada et je vais maintenant entrer dans d'autres divisions. Voici les chiffres comparatifs: transport routier, 864 contre 886; messageries, 6,091 contre 5,956; communications, 5,827 contre 5,621; hôtels, 2,117 contre 2,082; filiales non ferroviaires, 360 contre 274, ce qui montre pour le Canada un chiffre global de 102,927 contre 96,227. Aux États-Unis, le chiffre est de 8,611 contre 7,928. En faisant le total, vous obtenez 111,538 en 1959 contre 104,155 en 1960. Les chiffres balancent ceux de la page 28 du rapport, c'est étonnant.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. CHEVRIER: Puis-je ajouter une dernière question? Quelles sont les perspectives d'emploi en 1961, par rapport à ces chiffres?

M. GORDON: Tout dépendra du transport, monsieur. Nos chiffres relatifs au transport ont été en général désappointants, et le regain que nous attendions

plus ou moins dans le deuxième semestre de l'année ne s'est pas produit. En vérité, ce n'est que depuis la semaine dernière ou depuis une dizaine de jours que j'ai vu une lueur de regain.

M. BROOME: Est-ce que la réduction de 1947 au bureau central serait en partie compensée par des mutations en raison de la nouvelle organisation régionale?

M. GORDON: Oui, en partie, dirais-je, mais il faudrait que je pousse davantage l'analyse.

M. BROOME: Vous avez muté certains des employés en 1947?

M. GORDON: Oui, dans les cadres régionaux. Il me faudrait répondre précisément à la question; pour cela, il faudrait que j'approfondisse l'analyse. Cependant, je dirai que le fait a eu des conséquences.

M. BROOME: J'aimerais poser une question sur les résultats financiers et j'espère que M. Gordon ne la jugera pas déloyale. En comparant les services de transport des marchandises, où il se manifeste une baisse de presque 48 millions de dollars, soit de 8 p. 100, j'ai remarqué que le chemin de fer Pacifique-Canadien ne rapporte qu'une baisse de 16 millions de dollars, soit de 4 p. 100. Comme les conditions économiques doivent être les mêmes dans tout le Canada, avec de légères variantes entre les points que desservent respectivement le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, M. Gordon pourrait-il nous dire pourquoi les recettes du National-Canadien accusent une baisse deux fois plus forte que celles du Pacifique-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Vous parlez des recettes du transport-marchandises?

M. BROOME: Des services du transport des marchandises. Suivant le rapport du Pacifique-Canadien, les recettes provenant du transport des marchandises ont baissé de 16 millions, soit de 4 p. 100, tandis que, suivant cet état, les recettes du National-Canadien ont diminué de presque 48 millions, soit de 8 p. 100, ce qui est exactement le double.

M. GORDON: Vous parlez ici de dollars?

M. BROOME: Oui, monsieur, de dollars et de pourcentages. En réalité, bien entendu, le Pacifique-Canadien indique une perte qui représente un tiers de la vôtre, mais vous avez une exploitation plus considérable et les pourcentages sont de 4 p. 100 et de 8 p. 100.

M. GORDON: Il vous faudrait avoir les chiffres relatifs au nombre de tonnes pour pouvoir vous former une idée exacte. Une bonne partie des explications se trouverait dans l'analyse du transport mixte, dont j'ai parlé. En général, le Pacifique-Canadien a beaucoup plus de ce genre de transport, qui n'est pas aussi sensible au fléchissement que le genre de transport que nous avons. Comme je l'ai signalé aujourd'hui lors de l'examen d'un graphique, nous transportons une grande quantité du minerai de fer de l'Ontario, et les expéditions ont beaucoup diminué. Monsieur Wahn, avez-vous le détail?

M. D. WAHN: La comparaison qu'a établie M. Brown est assez juste. Le Pacifique-Canadien est, comme nous-même, une société qui dessert tout le pays, mais la comparaison entre les deux exploitations dépend de la composition du transport. En général, nous avons la ligne située le plus au nord et notre transport se rattache beaucoup plus aux produits minéraux. En 1960, nos expéditions de produits minéraux ont baissé de 8 p. 100, et le National-Canadien consigne une baisse de 11 p. 100 dans les expéditions de minerai de fer, comme M. Gordon l'a dit. Il y a également une autre raison: l'an dernier, la construction a beaucoup diminué au pays. Je crois que depuis lors la construction a repris vigoureusement; mais, l'an dernier, la construction a fléchi de quelque 15 p. 100 et une bonne partie de la diminution de notre transport était liée à la réduction des chargements de produits comme le ciment, le gypse brut, le bois

d'œuvre, les cartons et les planches murales. Le transport du bois d'œuvre a baissé de 14 p. 100 et la baisse se rattachait au ralentissement de la construction.

M. BROOME: Sont-ce des articles comparables pour les deux chemins de fer?

M. WAHN: C'est que le transport mixte varie entre les chemins de fer. Un fort pourcentage du transport du Pacifique-Canadien comprend des produits manufacturés, tandis que notre transport porte davantage sur les produits miniers.

M. BROOME: En même temps, le Pacifique-Canadien a eu l'an dernier de loin le plus fort pourcentage de transport de céréales, ce qui pourrait contrebalancer le transport de minerai de fer, les expéditions dans les deux cas étant très faibles.

M. GORDON: Ce que je veux faire ressortir, c'est que nous ne pouvons donner ici une réponse à pied levé et présumer que notre transport mixte est à peu près le même que celui du Pacifique-Canadien. En réalité, il ne l'est pas. Notre transport mixte varie beaucoup et il faut analyser le détail des expéditions du Pacifique-Canadien en comparaison du détail des nôtres.

M. BROOME: Avez-vous fait cela?

M. GORDON: Non, nous ne l'avons pas fait. Quand une augmentation se produit, notre transport s'accroît plus rapidement que celui du Pacifique-Canadien; quand la tendance est à la baisse, notre transport tombe rapidement et le fait est en relation avec le caractère de notre transport mixte. Nous n'avons pas essayé d'analyser le transport article par article; il y a quelque 200 produits à examiner. En général, quand la tendance est à la hausse, la montée de notre transport est plus rapide, et quand la tendance est à la baisse, la chute de notre transport est plus rapide.

M. HORNER (*Acadia*): N'est-il pas vrai que, au cours des années, le Pacifique-Canadien a été celui des deux chemins de fer qui a transporté le plus de céréales?

M. GORDON: Cela se peut, si on considère le pourcentage du transport des céréales par rapport au transport global de la société.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'ai une autre question à poser sur le transport. Vous avez déclaré qu'une des raisons de la baisse des revenus était le caractère du transport mixte et les changements qui se produisaient dans ce dernier. A la page 23 du rapport annuel, je remarque, au sujet des denrées, que celles dont le volume a le plus diminué sont les produits agricoles, et, parmi ceux-ci, si on se reporte au rapport de 1959, ce sont en majeure partie le blé et les autres céréales. Il est assez intéressant de le remarquer, car, en raison du transport mixte, il y a eu une diminution des expéditions de céréales. Je demanderais à M. Gordon si la baisse des expéditions de céréales est l'élément qui a modifié le transport mixte et qui a empêché les chemins de fer Nationaux de toucher autant de recettes?

M. GORDON: Vous parlez ici des recettes nettes. Je vais recommencer. Vous comparez ici le tonnage de 1959 et celui de 1960, et vous parlez d'une diminution des expéditions de produits agricoles.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Non, je me rapporte à la page 23, qui mentionne une baisse de 9.8 p. 100 dans le tonnage des produits agricoles. Le tableau n'indique-t-il pas la même comparaison qu'en 1959 et auparavant? La majeure partie des expéditions consistait en blé et en céréales?

M. GORDON: Oui. Où voulez-vous en venir?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Voici: vous prétendez que la modification du transport mixte a été une des causes de la baisse de vos recettes?

M. GORDON: C'est exact.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je veux simplement montrer que s'il y a eu un changement dans le transport mixte, c'est un changement dans le transport mixte qui a causé la baisse de vos recettes et que c'est parce que vous ne transportez pas autant de céréales que vous en aviez l'habitude.

M. GORDON: Nous parlons de deux choses différentes. Nous parlons de comparaisons entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et vous parlez d'une autre chose.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Avons-nous maintenant fini de parler du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Si nous parlons présentement uniquement de notre propre situation, le tableau de la page 23 indique que le transport des produits minéraux a baissé considérablement.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): En pourcentage?

M. GORDON: Mais c'est sur le tonnage que nous comptons en ce qui concerne la somme de dollars que nous touchons.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Relativement aux chiffres récents que vous avez cités il y a un moment, je montrais à quel endroit la baisse se produisait et que la majeure partie de la baisse se trouvait dans l'expédition des céréales.

M. GORDON: Nos recettes en provenance des céréales ont certainement baissé, mais je ne vois pas quelle conséquence cela peut avoir sur le point que vous voulez faire ressortir.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je veux faire ressortir que la modification du transport mixte dont vous faites état a beaucoup de rapport avec la baisse de vos recettes.

M. GORDON: Comparativement aux recettes du Pacifique-Canadien?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Oui.

M. GORDON: La meilleure façon d'exposer les faits est peut-être de donner les chiffres réels.

M. J. L. TOOLE (*vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada*): J'allais signaler que les recettes provenant des céréales de l'Ouest, qui sont transportées à des prix statutaires, n'ont diminué que de 200,000 tonnes au cours de l'année. Bien qu'il y ait une baisse dans le nombre de tonnes, la diminution des recettes a été infime, et le transport mixte s'en est par conséquent ressenti. La situation est la même à l'égard des autres produits.

Le PRÉSIDENT: Quelle a été la baisse à l'égard des minéraux, du minerai du fer et du charbon?

M. GORDON: Le charbon a baissé de 15 p. 100, d'environ 1,220,000 tonnes.

Le PRÉSIDENT: Et à l'égard du minerai de fer?

M. GORDON: Il a baissé d'environ 398,000 tonnes, dans la chute des produits miniers.

M. TOOLE: C'est la réduction en volume, non pas en dollars.

M. GORDON: La réduction en tonnes—et cela peut vous surprendre—a été de 2,560,317 dans le cas des produits miniers et de 1,473,915 dans celui des produits agricoles. Avez-vous les chiffres en dollars, pour ces catégories?

M. TOOLE: Non.

M. GORDON: C'est le chiffre dont nous avons vraiment besoin.

M. FORBES: Comment expliquez-vous la baisse. Est-ce que ce volume de transport va à vos concurrents?

M. GORDON: Nous dépendons entièrement de ce que la Commission du blé nous accorde pour l'expédition.

M. FORBES: J'ai souvent entendu dire que les cultivateurs se trouvaient dans une meilleure situation lorsque les points de livraison étaient placés sur les lignes du Pacifique-Canadien, parce que le Pacifique-Canadien pouvait leur trouver des wagons alors que le National-Canadien ne le pouvait pas. Est-ce vrai?

M. GORDON: Absolument pas.

M. HORNER (*Acadia*): Je poserai une question supplémentaire sur les 200,000 tonnes qu'on a mentionnées il y a un moment. Est-ce tout ce dont il s'agissait?

M. GORDON: Nous parlions du grain qu'on transportait à des prix statutaires. Les prix statutaires applicables au grain de l'Ouest ont baissé. J'ai cité précédemment une quantité de tonnes; il y a eu réduction de 6.8 à 6.6 millions de tonnes, soit de 200,000 tonnes. Mais quand on en arrive aux dollars, la réduction est de 28.4 millions à 27 millions, ce qui équivaut à 1.4 million de moins dans notre revenu à l'égard du grain transporté aux prix statutaires.

M. HORNER (*Acadia*): En expliquant le graphique n° 3, le président a dit, je crois, que le grain d'exportation avait diminué de 12 p. 100. Est-ce exact?

M. GORDON: Le grain d'exportation comprend les céréales de tous genres.

M. HORNER (*Acadia*): Je le sais. Je voulais simplement m'assurer que tout cela allait ensemble.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que nous devrions essayer de demeurer dans les idées générales; autrement, nous allons entrer dans des comptes détaillés. Je pense que nous devrions n'interroger que sur des sujets d'ordre général.

M. MCPHILLIPS: Le mandat ne dit pas que nous allons examiner le rapport annuel; il dit que nous allons examiner les comptes, que nous allons étudier le détail des comptes.

M. GORDON: Je ne crains pas les questions du Comité.

M. FISHER: Si je le puis, j'aimerais poser une ou deux questions sur la première partie du rapport: les résultats financiers.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. FISHER: Monsieur Gordon, si je ne me trompe, vous êtes depuis plus de dix ans à la tête des chemins de fer Nationaux?

M. GORDON: C'est juste. J'ai commencé le 1er janvier 1950.

M. FISHER: Vous aviez toute liberté pour diriger le chemin de fer?

M. GORDON: Vous voulez dire personnellement?

M. FISHER: Je veux dire: reconnaissez-vous sans réserve que vous avez administré la société et que vous en avez dirigé le programme?

M. GORDON: C'est juste, je l'ai administrée.

M. FISHER: Vous avez ici des résultats financiers qui sont très peu satisfaisants; depuis quatre ans, le tableau est morne si on considère le déficit. Je me demande ce que vous pourriez nous dire pour nous certifier que la direction du National-Canadien est compétente, puisque ces états montrent que nous nous enfonçons de plus en plus dans le pétrin. En face de ces résultats et comme vous avez eu la direction pendant cet intervalle et avez eu pleine liberté de faire des changements, pourquoi ne manquerions-nous pas absolument de confiance dans la direction des chemins de fer Nationaux?

M. GORDON: Je serai heureux de vous présenter un mémoire que j'ai fait préparer sur la situation financière, car on ne peut répondre dans une seule phrase à la question que vous posez. Le sujet est très complexe, en vérité. Je pense que le moment est venu pour moi de présenter cet exposé, si vous me le permettez, monsieur le président. Il me faudra quelques minutes, mais le mémoire permettra aux membres du Comité de voir clair entre aujourd'hui et demain. Avons-nous des exemplaires de cet exposé?

Monsieur Fisher, si cela vous convient, je ferais mieux, je crois, de présenter cet exposé; puis, nous pourrions vous en donner un exemplaire. Vous aimerez peut-être le parcourir ce soir; il pourra donner lieu à des questions. L'exposé est long et on devra suivre attentivement.

M. CREAGHAN: Il ne se limite pas aux résultats financiers?

M. GORDON: Oui, je parle de la situation financière et du rapport en général.

Permettez-moi de m'exprimer ainsi: la capacité de gain des chemins de fer Nationaux peut être considérée à la lumière du résumé qui va suivre des résultats de 1960. Si vous voulez prendre note des chiffres, pour les avoir sous les yeux, je crois que vous les trouverez significatifs.

Bénéfice d'exploitation, $82,237,907; moins la dépréciation, $88,711,639; moins l'intérêt sur la dette, $61,023,045. Le total des deux derniers chiffres mentionnés est $149,734,684; si on en soustrait le bénéfice que je viens de mentionner, il y a un déficit de $67,496,777. Par conséquent, vous verrez que même si nous avons réalisé un bénéfice d'exploitation de 82 millions, nous avons été incapables de pourvoir à la dépréciation de 88 millions, non plus qu'aux charges d'intérêt de 61 millions.

Pour apprécier la situation financière de la société, je mentionnerai, tout d'abord, les conclusions qu'a tirées la Commission royale d'enquête sur les transports, la Commission MacPherson, conclusions dans lesquelles elle reconnaît l'existence de certains obstacles attribuables à la tradition, à la loi et à l'intérêt public. Je me reporterai plus tard à certains aspects du rapport, au cours de mes remarques; mais, auparavant, on peut apercevoir la situation dans une bien meilleure perspective si on considère les circonstances et les conditions qui ont influé en 1952 sur les chemins de fer Nationaux du Canada. Vous vous rappellerez peut-être que, dans le temps, la structure financière de la société faisait l'objet d'importants remaniements dans les immobilisations et que l'année a, d'autre part, marqué le début d'un programme considérable de réadaptation et de modernisation. Après mûre réflexion, on a estimé en 1952, en se fondant sur les faits et sur les prévisions, que, si on présumait du même ordre de rapport entre le tarif-marchandises, d'une part, et les salaires et les prix, d'autre part, le National-Canadien, en moyenne, avec ses revenus, devait être en mesure de couvrir ses frais d'exploitation, l'intérêt sur la dette impayée, l'impôt sur le revenu et encore un dividende sur les actions privilégiées. Dans le temps, on tenait compte du fait que depuis 1946, première année d'après-guerre, le chemin de fer avait été témoin d'un accroissement régulier du transport, qui était le reflet de l'augmentation du produit national brut. Alors, on semblait ne pas pouvoir supposer non plus que les augmentations de salaires ne pourraient être compensées par l'augmentation des prix, ni même que les dépenses d'immobilisations envisagées, bien qu'elles fussent considérables, ne pussent être contrebalancées par les économies qu'elles entraîneraient.

Il est pourtant arrivé que la concurrence des pipe-lines, du camionnage, de la voie maritime et des lignes aériennes s'est tellement intensifiée que la part du marché du transport que s'assuraient traditionnellement les chemins de fer est tombée de la proportion d'environ 63 p. 100, qu'elle était en 1952, à la proportion de 51 p. 100 en 1959 (dernier chiffre disponible). Au cours d'une période où on a vu le volume du produit national brut augmenter d'environ 27 p. 100 (en dollars de 1949), non seulement le niveau moyen du transport par le National-Canadien n'a-t-il pas monté, mais encore les tonnes-milles payantes ont diminué de 11.5 p. 100 en comparaison du niveau de 1952.

La concurrence a d'ailleurs restreint gravement l'aptitude du chemin de fer à hausser ses prix de transport des denrées, sauf celles qui étaient transportées à des prix très bas, et les recettes découlant de ces augmentations ont donc été tout à fait insuffisantes pour parer à l'augmentation continuelle des prix de revient. Entre 1952 et 1960, par exemple, la moyenne par tonne-mille est

passée de 1.40c. à 1.56c. (hausse de 11.4 p. 100), tandis que le taux horaire moyen des salaires et des avantages accessoires est passé par employé de $1.59 à $2.31 (hausse de 45.3 p. 100).

Programme d'immobilisations

J'aimerais maintenant parler du programme de dépenses d'immobilisation et, à cet égard, je ne pense pas qu'il soit exagéré de dire que les chemins de fer Nationaux du Canada se sont trouvés en 1950 dans un état d'épuisement physique qui était la conséquence du surmenage de la guerre. Un programme important de réadaptation et de modernisation a donc été inauguré en 1960; il devait répondre à un besoin urgent: restaurer rapidement les biens et relever le défi des nouvelles formes de concurrence. Devant l'ampleur du programme, je crois qu'il est remarquable de pouvoir dire, en 1960, que les objectifs sont soit réalisés, soit en vue. En 1960, il n'existait même pas sur papier un plan reconnaissant l'avènement de la locomotive électrique diesel. L'an dernier, nous avons utilisé notre dernière locomotive à vapeur et le réseau du National-Canadien, dans son ensemble, est entièrement muni de locomotives diesel. E noutre, de fortes sommes ont été dépensées pour les machines et le matériel, en vue d'améliorer la productivité, en particulier dans les ateliers et dans la division de l'entretien des voies. D'autres dépenses considérables d'immobilisations ont été engagées pour créer une entreprise qui permettrait un fonctionnement plus rapide des trains et abrégerait les délais de tête de ligne, en vue d'un service qui pourrait soutenir la concurrence et en même temps augmenterait la capacité de la main-d'œuvre assurant ce service de haute qualité. Il fallait aussi de gros capitaux pour la réadaptation, c'est-à-dire pour financer le remplacement des voies, des traverses, de l'empierrement, des ponts, des édifices et du matériel de transport des marchandises. On a tiré parti de la nouvelle technologie, de sorte que les remplacements comportaient un élément d'amélioration. Du côté de l'administration, on a mis en vigueur une nouvelle forme d'organisation qui doit permettre à la société de faire une concurrence plus efficace sur le marché du transport et de s'adapter plus facilement aux changements de conditions.

Il a fallu faire des dépenses d'immobilisations d'environ 1.7 milliard de dollars au cours d'une période où les taux d'intérêt sont passés de 3¾ p. 100 à 6 p. 100. Les frais fixes du programme d'immobilisations se sont donc trouvés beaucoup plus élevés qu'on ne pouvait le prévoir ou que n'aurait voulu la direction. Le refinancement des émissions antérieures d'obligations, ces dernières années, a encore alourdi davantage le fardeau des charges fixes.

On se demande naturellement quel avantage nous avons retiré de ces fortes dépenses d'immobilisations. Je répondrai qu'en ce qui concerne les économies tangibles, ces dépenses rendent annuellement quelque 100 millions de dollars et qu'elles rendront encore davantage quand l'application des programmes sera achevé. Autrement dit, si ces améliorations n'avaient pas été faites par des immobilisations, le déficit aurait été en 1960 de 167 millions au lieu de 67.5 millions, comme présentement.

D'autres économies, attribuables, par exemple, à l'installation de traverses traitées, de rails plus lourds, etc., seront réalisées dans l'avenir. On a été déçu parce que l'accroissement des gains horaires moyens des employés a été tel que les frais d'exploitation ont continué à monter, bien qu'on ait réussi à réduire le nombre d'heures de travail par unité de rendement dans la mesure initialement prévue. Si on considère uniquement les chiffres des dollars, les avantages que nous avons retirés du programme d'immobilisations sont donc entièrement masqués.

Comme je l'ai dit en d'autres occasions, je crois que le programme d'immobilisations a été sage, qu'il était nécessaire et que la nouvelle orientation que suit maintenant la société sera profitable et au grand public et à l'entreprise

du National-Canadien. Dans les programmes d'administration et d'immobilisations, nous avons tenté de voir loin et nous n'avons pas sacrifié un plan général d'expansion à l'opportunisme à courte vue.

Le programme d'immobilisations a une certaine ampleur; il représente approximativement 1.7 milliard de dollars, comme je l'ai dit. Cependant, une partie disproportionnée du programme, environ 55 p. 100, a dû être financée au moyen d'emprunts. Si tant est que nous puissions calculer au moyen des états qu'a publiés le Pacifique-Canadien, les emprunts de cette société au cours de la même période ont été d'à peu près 9 p. 100 des dépenses d'immobilisations. Cela fait surgir un point qui est d'habitude négligé, à savoir que les méthodes de dépréciation des deux chemins de fer étaient assez dissemblables avant 1950. En conséquence, la dépréciation qu'aurait accumulée le Pacifique-Canadien s'établit à 953.9 millions dans le bilan du 31 décembre 1960 contre des immobilisations de 2,360.4 millions dans les biens immeubles, tandis que le National-Canadien montre une dépréciation globale de 627.5 millions seulement contre des immobilisation de 3,767.3 millions dans les biens immeubles. Le National-Canadien eût-il accumulé la dépréciation dans la même mesure que le Pacifique-Canadien, sa réserve de dépréciation aurait été d'approximativement 1.5 milliard; conséquemment, notre dette consolidée aurait été réduite d'environ 900 millions, ce qui aurait représenté une économie annuelle de quelque 45 millions dans nos charges fixes.

Rapport de la Commission royale MacPherson, volume I

A la lumière de ces données, j'aimerais maintenant parler brièvement du premier volume de la Commission royale d'enquête sur les transports, la Commission MacPherson. Voici un sommaire du deuxième chapitre du rapport, qui figure à la page 60:

> Ce chapitre renferme l'analyse nécessaire pour établir le principe, fondamental à notre avis, qui nous permettra d'en arriver à la longue à une solution des problèmes auxquels doivent faire face les chemins de fer du Canada et à l'établissement d'un plus haut degré de justice entre les usagers du transport par chemin de fer. Le principe auquel on arrive, c'est que les fardeaux résultant des obligations imposées aux chemins de fer par la tradition, la loi et l'intérêt public doivent être allégés. La concurrence de plus en plus forte dans le domaine du transport, dont les effets sont aggravés par la hausse des prix, fait perdre des revenus aux chemins de fer, qui ne peuvent pas se soustraire à certaines obligations, même si les conditions qui ont donné lieu à ces obligations n'existent plus. En raison de ces obligations, il est nécessaire de faire payer les frais qui s'y rapportent par les usagers des services de chemin de fer. Pour continuer à compter parmi les moyens de transport, les chemins de fer doivent avoir des prix et des services qui leur permettent de faire face à la concurrence. Cela n'est possible que si les obligations nationales ne les gênent pas à cet égard. Dans la mesure où on peut les découvrir, ces obligations imposées en vue de l'intérêt public devraient disparaître à la longue en adaptant les installations et les services. Là où on ne peut pas faire disparaître ces obligations, une rémunération devrait être accordée pour les services rendus en vue d'empêcher le déséquilibre dans les répartitions des ressources et dans l'établissement des prix des services ferroviaires.

Comme vous le savez, le rapport recommande ensuite certaines subventions afin de parer à des difficultés découlant:

a) de l'exploitation des trains de voyageurs,
b) de l'exploitation des lignes à faible densité,
c) du transport du grain à des prix statutaires.

Si les subventions dont la Commission a proposé le paiement en 1961 avaient réellement été versées au National-Canadien sur la base recommandée pour 1960, le National-Canadien aurait été en déficit de 9.7 millions. Dans cette perspective, il serait possible, semble-t-il, de créer pour l'exploitation du National-Canadien des conditions financières qui lui permettraient de vivre et il appert que la situation déficitaire n'est pas du tout inévitable ni chronique. Dans l'appréciation future de la structure financière des chemins de fer Nationaux, on pourrait, en étudiant le problème de la forte dette consolidée de la société, considérer l'insuffisance actuelle des réserves de dépréciation et le fardeau des intérêts qui en est la conséquence.

Comparaison avec le chemin de fer Pacifique-Canadien

Dernièrement, j'ai entendu de nombreuses mentions du Pacifique-Canadien et des comparaisons entre les résultats du National-Canadien et ceux du Pacifique-Canadien. Comme je l'ai dit précédemment, le National-Canadien, entreprise résultant de la fusion de chemins de fer qui existaient auparavant, a en commençant hérité du gouvernement de lignes disparates construites ou acquises sans espoir de profit, tandis que, d'autre part, le Pacifique-Canadien s'est développé selon un plan cohérent et intégré. Le réseau du National-Canadien d'aujourd'hui, doit son existence à une situation qu'a instaurée, soit de propos délibéré, soit par accident, une ligne de conduite nationale qu'on peut constamment retracer dans l'histoire économique du Canada depuis au moins un siècle. Cette ligne de conduite devait amener en définitive l'établissement de moyens de transport qui étaient essentiels à l'exploitation des ressources naturelles du pays. Depuis 1923, on a dépensé beaucoup d'argent pour faire des chemins de fer Nationaux du Canada une entreprise intégrée. De grands progrès ont été réalisés, mais les difficultés découlant des circonstances dans lesquelles les lignes ont été initialement construites ne pourront jamais être entièrement surmontées et, suivant les meilleurs avis que je puisse obtenir en fait d'administration, demeureront toujours un obstacle pour le National-Canadien, si on le compare au Pacifique-Canadien. Par exemple, dans les principales catégories de dépenses d'exploitation: entretien des voies, entretien du matériel, transport, les frais du National-Canadien sont relativement supérieurs à ceux du Pacifique-Canadien. D'autre part, depuis quelque temps, je fais faire des études considérables dont l'objectif est d'en arriver à une comparaison valable du nombre de nos employés et du nombre d'employés du Pacifique-Canadien. Je puis dire qu'il appert nettement que nous avons, toute proportion gardée, plus d'employés que le Pacifique-Canadien. C'est-à-dire qu'il semble, dans la conjoncture, que pour une quantité donnée de travail, le National-Canadien tend à employer plus de gens que le Pacifique-Canadien. Il est difficile de faire une comparaison exacte, mais je vais résumer quelques-unes des causes de la situation:

(1) Il y a un moment, j'ai mentionné les différences qui ont marqué la composition initiale des deux chemins de fer. Des lignes faisant double emploi existent encore et elles doivent êtres conservées pour desservir les régions qu'elles traversent. Par exemple, le National-Canadien exploite deux principales lignes transcontinentales, de Moncton au littoral du Pacifique. Dans une certaine mesure, ce mode d'exploitation a persisté et, ces dernières années, le chemin de fer de la Baie d'Hudson et le chemin de fer de Terre-Neuve sont devenus des parties du réseau du National-Canadien. Aucune de ces lignes ne fait ses frais, mais chacune doit être conservée dans l'intérêt public.

De même, il y a des têtes de ligne faisant double emploi qui ne se prêtent pas à une exploitation intégrée. Par exemple, il y a à Winnipeg trois cours distinctes, donnant lieu à une manipulation considérable. Aux gares terminus de Moncton, Montréal et Toronto, le National-Cana-

dien doit payer la rançon de la manipulation à ces endroits clefs, soit par des frais supplémentaires, soit par le service qui pourrait être offert aux clients. L'accroissement des frais se manifeste dans les dépenses de transport des chemins de fer Nationaux et dans la proportion du coût du transport. Pour remédier à la situation, il a fallu entreprendre un programme de coordination des gares au prix régnant dans l'ère moderne, lesquels sont très élevés.

(2) *Densité du trafic*—Au cours de l'année 1960, les tonnes-milles payantes du National-Canadien par mille de voie exploitée ont été de 10 p. 100 inférieures à celles du Pacifique-Canadien (1,358,680 contre 1,505,324). Les chiffres indiqueraient que le National-Canadien explote une plus forte proportion de lignes à faible densité. Il existe un minimum de frais au-delà duquel les dépenses ne peuvent être adaptées au transport. Par exemple, quand nous sommes forcés de maintenir un établissement en dépit d'un trafic qui décroît, les frais unitaires du transport accusent inévitablement une hausse considérable. De même, lorsque le service des trains est au minimum ou tout près, il reste peu de marge, s'il en est, pour effectuer une réduction du transport. Il en est de même pour l'entretien des voies et des ouvrages. Sur les lignes à faible densité, les frais d'entretien dépendent des conditions atmosphériques bien plus que de l'usure découlant du trafic, de sorte que les possibilités d'ajustement des dépenses au trafic sont rigoureusement restreintes. La réunion de ces éléments sur les lignes à faible densité, alors que les affaires diminuent, a des effets très graves sur les résultats du transport et sur les coefficients d'exploitation. A cet égard, le Pacifique-Canadien est dans une bien meilleure situation.

(3) *Répartition géographique du transport*—Une grande proportion du transport qu'effectue le Pacifique-Canadien se fait dans l'Ouest du Canada, où les frais de transport sont inférieurs, en conséquence:

a) de plus longues distances moyennes,

b) d'un plus fort chargement des trains et d'une vitesse moyenne plus élevée, en raison de la nature du terrain,

c) d'un moindre triage industriel par wagonnée au départ ou à destination.

En 1960, les frais de transport du National-Canadien dans la région de l'Ouest, par millier de tonnes-milles brutes ont été de 52 p. 100 inférieurs à ce qu'ils ont été dans les régions du centre et de l'Atlantique (à l'exclusion de Terre-Neuve) ensemble. En 1960, une proportion de 60 p. 100 des tonnes-milles brutes de transport du Pacifique-Canadien ont pris naissance dans l'Ouest canadien, comparativement à 46 p. 100 pour le National-Canadien. Dans l'Est du Canada, la concentration de l'industrie à l'intérieur ou autour des grandes villes et des centres urbains a fait s'accroître le coût du service pour la clientèle, de sorte que le Pacifique-Canadien, de ce fait, jouit d'un avantage dans le domaine des frais de transport.

Malgré cela, l'efficacité du service des trains de marchandises du National-Canadien depuis dix ans, mesurée en tonnes-mille brutes par heures de train-marchandises, mesure acceptable et générale de l'efficacité du transport, a constamment été égale ou supérieure à l'efficacité du Pacifique-Canadien, comme le montrent les chiffres qui suivent:

Tonnes-mille brutes par heure de train-marchandises

1950	
National-Canadien	*Pacifique-Canadien*
27,300	27,000
1960	
National-Canadien	*Pacifique-Canadien*
46,600	46,200

Vous voyez donc par là qu'en ce qui concerne l'efficacité, notre service est égal ou légèrement supérieur à celui du Pacifique-Canadien.

(4) *Différence entre le N.-C. et le P.-C. en ce qui concerne les locomotives.*—Le National-Canadien a quelque 4,500 milles de voies comprenant des rails légers, ce qui restreint la catégorie de locomotive diesel dont on peut se servir par suite de la charge que peuvent soutenir les essieux. D'après les renseignements que nous avons, le Pacifique-Canadien a moins de 100 milles de voies formées de rails légers exigeant l'exclusion de certaines locomotives diesel. A cause des restrictions de poids que suscite l'état des rails et des ponts, le National-Canadien a besoin de plus de 200 locomotives diesel à faibles essieux pour effectuer le transport sur ces embranchements. Le Pacifique-Canadien n'a que six locomotives diesel à faibles essieux. Alors que ces locomotives à faibles essieux doivent être disponibles pour un emploi minimum sur les embranchements, elles sont peu utilisées. Comme de telles locomotives, en raison de leur nature, ne peuvent être utilisées conjointement avec les locomotives de la ligne principale, cela restreint la souplesse des locomotives du National-Canadien dans une plus grande mesure que celles du Pacifique-Canadien.

Il en coûterait un prix prohibitif pour rendre ces embranchements propres à l'emploi des locomotives utilisées sur les lignes principales (une moyenne d'environ $30,000 à $50,000 par mille).

Les besoins supplémentaires de locomotives diesel que créent les restrictions de poids se traduisent dans les frais d'exploitation du National-Canadien par une plus forte dépréciation de l'outillage que ne le laisserait supposer le différence dans le transport dont se chargent les deux chemins de fer.

(5) *Milieu.*—A titre d'entreprise étatisée, le National-Canadien est sujet à des pressions venant du public dans une mesure beaucoup plus forte que le Pacifique-Canadien; et la forme des pressions exercées distingue le National-Canadien de la société privée ordinaire. Il en est ainsi parce que chaque Canadien croit instinctivement, et bien entendu, avec raison, qu'il est, comme propriétaire, intéressé à l'exploitation du National-Canadien. Ce chemin de fer fonctionne à l'échelle national et ses services sont si divers et si personnels qu'ils touchent la vie des Canadiens dans toutes les provinces du Canada. Par exemple, quand l'évolution de la technologie et les nouvelles formes de concurrence exigent que notre exploitation soit moderne et efficace, le National-Canadien devient l'objet d'un flot de commentaires provenant des députés, des rédacteurs de journaux, des employés et d'autres intérêts particuliers, de représentants des collectivités, etc.; on veut approuver ou s'opposer, collaborer ou résister. Inutile de dire que la situation ajoute aux difficultés de la direction; nos frais d'exploitation et notre capacité de réalisation, j'en suis convaincu, se ressentent de telles considérations.

La direction a établi comme ligne de conduite que le National-Canadien doit être un employeur prévenant à tous les égards. Nous avons tâché d'éviter les changements radicaux dans la main-d'œuvre d'entretien, lorsque les fluctuations brusques du transport pouvaient désorganiser gravement la vie de la collectivité. Quand les congédiements considérables sont indiqués à un endroit quelconque et qu'ils peuvent bouleverser une agglomération qui comptait depuis de longues années sur le chemin de fer pour les emplois, le National-Canadien étudie spécialement la situation et élabore des réductions de personnel réparties sur une certaine période. Avec l'aide du personnel du chemin de fer, la méthode permet aux employés congédiés de chercher d'autres emplois ou de se placer ailleurs au service du chemin de fer; la désorga-

nisation de la vie collective est réduite au minimum. La réduction progressive du personnel qui a précédé la fermeture de l'atelier principal des locomotives de Stratford est un exemple de l'application de cette ligne de conduite. Dans les ateliers principaux de réparation des wagons à marchandises ou à voyageurs, les importantes réductions de personnel découlaient surtout de l'amélioration des machines, de l'amélioration des méthodes et de besoins d'exploitation différents. En outre, nous avons projeté d'importantes réparations aux wagons en vue de maintenir notre réserve de wagons conformément aux besoins à longue échéance. Même dans la réduction du personnel découlant de l'évolution technologique ou d'autres besoins en matière de réparation, les mises à pied ont toujours été échelonnées sur des périodes prolongées. Il est difficile de dire exactement ce qu'il en a coûté au National-Canadien pour réduire graduellement le personnel d'entretien, mais il ne fait pas de doute que les dépenses ont été plus considérables que si tous les employés avaient été congédiées ou remplacés en peu de temps.

Ce qui précède explique certaines différences entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. J'aimerais en terminant me dire convaincu qu'il est judicieux de considérer le National-Canadien comme une entreprise commerciale. Toutefois, je reconnais que le National-Canadien ne peut échapper aux obligations du passé, dont certaines sont entremêlées aux fonctions d'expansion et de confédération. Dire que le National-Canadien ne peut être jugé suivant les normes ordinaires de la rentabilité et du rendement financier à l'endroit des actionnaires, ne signifie d'aucune façon que le stimulant du profit ne s'applique pas à la conduite de ses affaires. Dans les circonstances ordinaires, il en découlerait que la justification de tout service doit être confrontée avec la volonté du public de payer au moins les frais directs de la production; que les dépenses d'immobilisations doivent être mesurées de façon à favoriser les entreprises qui promettent le plus fort rendement, etc. Ainsi, la direction du National-Canadien a nettement le devoir d'employer le dollar comme mesure de la même façon que les sociétés privées, et elle doit toujours viser au bénéfice, même si le but peut parfois être inaccessible.

Les objectifs du National-Canadien peuvent être formulés simplement:

a) fournir des services de transport modernes, efficaces et sûrs, qui répondent aux besoins des expéditeurs et du public voyageur;
b) faire une réclame vigoureuse en faveur de ses services;
c) demander des prix qui permettent d'affronter la concurrence et qui soient justes envers les usagers;
d) diriger les affaires de la société de telle sorte que tous les frais de l'entreprise soient entièrement couverts par les gains;
e) employer le personnel qui travaillera habilement, diligemment et loyalement à servir les intérêts de la société;
f) traiter les employés équitablement, en leur donnant des chances d'avancement et de rétribution proportionnées à ce qu'on offre généralement pour l'exercice de talents et de responsabilités semblables;
g) agir en tout temps de façon à conserver et à faire s'augmenter la confiance et la bienveillance du public;
h) développer la société autant que l'exige les circonstances et les besoins nouveaux auxquels donne lieu l'expansion de l'industrie et de l'entreprise au Canada et de façon à favoriser cette expansion lorsqu'il y a moyen.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon nous a donné un très bel exposé. Il faut le féliciter chaleureusement d'avoir préparé pour le Comité un document aussi considérable. Si vous le voulez bien, monsieur Gordon, j'aimerais voir un exemplaire de cet exposé entre les mains de chaque membre du Comité.

M. GORDON: Je serai heureux d'y voir.

M. BROOME: Comme nous avons mis sur le tapis, l'an dernier et de nouveau cette année, cette comparaison entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, je suis très reconnaissant à M. Gordon d'avoir présenté des données historiques que nous, membres du Comité, ne pouvions pas connaître. Tout ce que nous pouvons faire est de comparer les deux bilans. Ce moyen fait ressortir beaucoup de choses, bien qu'il ne me satisfasse pas entièrement. Il y a dans le rapport une chose que je voudrais élucider. On prend 100 millions comme économie, mais vous n'avez pas tenu compte de ce qu'a coûté par contre le montant de 1.7 milliard, lequel, au taux de 5 p. 100, serait de 85 millions. La même chose s'applique dans le cas de l'économie de 35 millions; le coût de l'argent est réclamé en contrepartie comme frais d'exploitation. Dans toutes ces choses, je pense, il faut prendre en considération le coût de l'argent qu'on emploie pour effectuer l'économie.

M. GORDON: Mais le coût de l'argent se trouve dans mon déficit actuel. Une partie considérable de la somme de 1.7 milliard a été financée, comme vous le savez, par la vente d'obligations dans la public. Elle est maintenant portée à mon compte de dépenses.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Puis-je revenir sur une question qu'a soulevée précédemment M. McPhillips et qui concerne le montant du déficit, mentionné à la page 3 et la caisse de retraite, dont il est fait mention à la page 12. Dois-je comprendre que si la caisse de pension avait fonctionné de la même manière que l'an dernier, le déficit du chemin de fer aurait été de 10.2 millions de plus cette année?

M. GORDON: C'est exact. Si vous aimez un exposé des raisons qui ont motivé cette ligne de conduite, nous pouvons vous le faire maintenant.

M. FISHER: Nous pourrions l'examiner quand nous arriverons aux pensions.

Le PRÉSIDENT: Il faut que nous essayions de maintenir l'ordre.

M. FISHER: Nous avons eu un exposé sur les finances du National-Canadien et nous le jugeons certainement à propos, mais je ne puis en tirer aucune assurance. Les deux choses que je veux savoir sont, premièrement, si certaines des décisions qui ont été prises en fait de dépenses d'immobilisations à la lumière des tendances, étaient sages. Autrement dit, au cours des dix dernières années, vous avez fait bon nombre d'estimations erronnées.

M. GORDON: Je ne suis pas d'accord à ce sujet. Il faut vous rappeler que nous avons commencé en 1952, ou à peu près, à réaliser un programme détaillé de réadaptation du chemin de fer. Or, nous devions ou faire cela ou n'avoir pas de chemin de fer. Il ne s'agissait pas de faire un choix entre les locomotives diesel et les locomotives à vapeur. Si nous utilisions encore les locomotives à vapeur, nos affaires seraient aujourd'hui bien moindres, car nous n'aurions pu fournir le service et nos dépenses auraient été bien au-dessus de ce qu'elles sont présentement. La direction a dû prendre une décision: ou liquider le chemin de fer ou continuer l'exploitation de l'entreprise. Lorsque, en 1952, nous avons établi le programme d'immobilisations, pour pourvoir le chemin de fer de locomotives diesel, nous avons montré clairement qu'il allait coûter de 500 à 600 millions, pour la simple raison qu'on ne fabriquait plus de locomotives à vapeur. Nous n'aurions pu en acheter. Nous avons dû nous décider. Nous occupons-nous de l'exploitation d'un chemin de fer? A cette question, le gouvernement et le public répondaient oui, sans réserve, cela va de soi.

Au sujet des perspectives d'avenir, je puis vous dire que nous n'avons pas trop commandé de locomotives diesel. Avec le volume actuel du transport, nous avons un léger excédent de locomotives diesel.

M. H. C. GRAYSTON (*vice-président, transport et entretien, chemins de fer Nationaux du Canada*): Très léger, monsieur Gordon, peut-être 50 à 75.

M. GORDON: De 50 à 75 locomotives qui dépassent les prévisions du trafic d'aujourd'hui, sur environ 2,000.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): 50 sur combien?

M. GORDON: 2,134.

M. FISHER: Considérons deux aspects du rapport que vous venez de présenter ou des opinions que vous venez d'exprimer. En 1952, vous avez réorganisé la structure de la dette. Il me semble que vous laissez entendre dans votre rapport que la question devrait être de nouveau considérée.

M. GORDON: Je l'admets. Puis-je vous en dire la raison? En 1952, lorsque nous en parlions, nous ne faisions pas entrer dans notre analyse, à mon avis—et croyez-moi, la chose avait commencé avant que j'entre au service de la société, la réalisation est venue peu après mon entrée—le programme de réadaptation; ce qui nous intéressait dans le temps, était de savoir comment nous pourrions nous dégager du fardeau de la dette héritée qui figurait alors dans les livres. Mais, lorsque nous avons fait une analyse approfondie afin de déterminer notre situation à l'égard du nouveau matériel auquel s'appliquait nos méthodes de dépréciation, nous avons bientôt découvert que la dépréciation était par trop minime. De 1923 à 1950, le chemin de fer n'avait pas accumulé une réserve pour dépréciation suffisante pour défalquer la durée expirée des locomotives à vapeur, par exemple, et d'autres parties de chemin de fer. Le meilleur exemple, je vous l'ai donné dans le rapport du Pacifique-Canadien. Le rapport du Pacifique-Canadien indique que, si nous avions inscrit la dépréciation et retenu des fonds sur les gains ou sur les déficits, suivant la situation avant 1950, la dette avec laquelle je suis aux prises aurait été de 900 millions de moins si nous avions fait la même chose que le Pacifique-Canadien et rien de plus. Sous mon administration, nous payons donc de l'intérêt sur des emprunts contractés en vue d'acheter du matériel pour lequel on aurait dû garder des fonds provenant de l'exploitation pendant la période de 1923 à 1950.

M. FISHER: J'ai lu le rapport de la commission Turgeon, je me suis reporté aux comptes rendus du temps sur les délibérations du Comité. Selon mes souvenirs, il n'en était pas question en 1952.

M. GORDON: C'est juste. Quand la méthode de dépréciation a-t-elle été changée?

M. TOOLE: En 1956.

M. GORDON: Vous constaterez cela et, bien entendu, il faut que vous le sachiez avant de vous rendre compte de la signification du rapport. La Commission Turgeon a exigé l'examen des méthodes de comptabilité du chemin de fer afin que celui-ci adopte une comptabilité uniforme. Elle a signalé qu'aucune comparaison ne pouvait correctement être faite, les méthodes de comptabilité étant tellement différentes. Il a fallu des années pour le réaliser, car le sujet est très complexe et très difficile. En 1956, la Commission des transports a pris une décision au sujet de ce qu'on appelait une comptabilité uniforme et nous avons dans le temps commencé à accumuler la dépréciation sur la base de la comptabilité uniforme. C'est alors qu'il est apparu combien notre dépréciation avait été insuffisante.

M. FISHER: Personne ne le savait auparavant?

M. GORDON: La chose n'avait jamais été mise en évidence de cette façon.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour employer un autre mot que la dépréciation, en réalité, le matériel et l'outillage du chemin de fer, lorsqu'ils ont été pris en considération en 1952, devaient être de beaucoup surévalués.

M. GORDON: C'est une autre façon de s'exprimer.

M. FISHER: Mais, pour s'exprimer aussi du point de vue du Pacifique-Canadien, ce dernier a renoncé à verser ce qui aurait pu être des dividendes plus considérables pour dresser un judicieux programme de dépréciation.

M. GORDON: Absolument.

M. FISHER: Autrement dit, si nous faisons porter la critique ailleurs, nous devons remonter aux années 20, 30 et 40, alors que la direction du National-Canadien a fait défaut sur ce point.

M. GORDON: Je n'aime pas critiquer mes prédécesseurs. Ce qu'ils ont fait au cours de ces années-là était accepté et reconnu comme bon. Telle était la méthode de comptabilité du temps. En outre, M. Toole me rappelle que les chemins de fer des États-Unis suivent encore la même méthode. Cette dernière n'est pas nécessairement mauvaise. C'est simplement une façon de voir. Dans le cas du National-Canadien, je présume qu'on se disait dans le temps: «Peu importe, car nous n'avons pas d'actionnaires, dans le sens habituel du mot, qui soient touchés par le paiement de dividendes ou d'autre façon.» Les résultats financiers des années écoulées entre 1923 et 1950 auraient été bien pires, croyons-nous, si la somme de 900 millions avait été répartie sur cette période?

M. FISHER: Quoi?

M. GORDON: Oui, c'est ce que nous disons.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'aimerais poser une autre question relativement au point qu'a soulevé M. Fisher sur la dépréciation.

M. GORDON: Je m'empresse de souligner ce point. J'ai tellement peiné là-dessus que je puis me montrer incohérent. Nous sommes aujourd'hui aux prises avec une dette qui exige de nous des versements de 61 millions en intérêt. Sapristi! c'est presque le montant de mon déficit et cette dette n'a pas été contractée sous mon administration. Je n'en suis pas responsable. Il en est ainsi parce que la dépréciation n'a pas été établie à un taux suffisant pour remplacer le matériel en temps et lieu; en outre, il y a eu l'inflation, puis l'achat de matériel nouveau devant remplacer l'ancien, qui est rayé des livres, s'est fait à un prix beaucoup plus élevé.

J'aurais été prêt à accepter le fait comme un des risques du jeu. Toute industrie doit le faire. C'est un des grands sujets de dispute en comptabilité, aujourd'hui. On peut prendre tout bilan et faire se quereller les comptables pour déterminer si l'élément inflation a été pris en considération dans la dépréciation. J'estime que cela est normal. Je prétends cependant que l'autre chose n'est pas normale.

Le PRÉSIDENT: Je veux poser une question, monsieur Gordon. Si, pendant vingt ans, vous aviez été sur le même pied que le Pacifique-Canadien en tant qu'entreprise privée, croyez-vous que le National-Canadien serait aujourd'hui en meilleure posture?

M. GORDON: Dans les mêmes circonstances?

Le PRÉSIDENT: Exactement.

M. GORDON: Au même traitement? Vous savez que cela est important.

Le PRÉSIDENT: Je suis sérieux.

M. HORNER (*Acadia*): La question est hypothétique.

M. GORDON: Je dirais, monsieur le président, qu'on ne peut pas trouver un moment où on puisse comparer le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Lorsqu'on prend un groupe de chemins de fer abandonnés, qui, par définition, étaient déjà en faillite avant d'avoir vu le jour—on peut dire qu'ils n'étaient jamais destinés à faire de l'argent—ils ne pouvaient pas faire d'argent. Ils devaient être administrés par l'État. S'il y avait eu, en 1923, des poursuites en faillite comme il y en aurait normalement eu pour une entreprise privée, si ces lignes de chemins de fer avaient dû subir des poursuites ordinaires en faillite et si elles avaient recommencé à neuf, le National-Canadien pourrait fonctionner comme entreprise rentable, sans aucun doute.

M. CREAGHAN: Vous voulez dire que vous auriez hérité d'un organisme exempt de dette.

M. GORDON: Je veux dire que j'en aurais hérité dans des conditions qui auraient permis de faire de l'argent; mais le chemin de fer a commencé avec un tel fardeau de dettes qu'il ne pouvait pas faire d'argent.

M. FISHER: Je m'étonne qu'en 1961 cette bombe ait tombé sur toute l'affaire. Ce que vous dites ne peut signifier, à mes yeux, qu'un refinancement des chemins de fer Nationaux du Canada, un refinancement qui approcherait le milliard de dollars.

M. GORDON: Je parle logiquement du point de vue des chemins de fer Nationaux du Canada. Depuis deux ou trois mois je prévois que je pourrais avoir à défendre mon administration. L'impression m'est venue, c'est peut-être seulement une pensée imprécise. Mais, si vous examinez la situation du point de vue de l'intérêt national, pour voir ce qu'elle signifie vraiment, vous verrez qu'elle signifie que ces frais, pour ainsi dire, seraient enlevés aux chemins de fer Nationaux du Canada et imputés sur la dette publique, et que l'économie réelle serait la différence qu'il y a entre le taux courant d'emprunt quand le financement se fait directement par l'État et celui qui est exigé quand c'est le National-Canadien qui emprunte. Il y aurait une marge d'environ ¼ p. 100.

M. FISHER: Depuis deux ans, les prêts accordés par l'État aux chemins de fer Nationaux du Canada ont diminué, tandis que votre dette portant intérêt s'est accrue. N'est-ce pas vrai?

M. GORDON: Je ne comprends pas.

M. FISHER: Le gouvernement n'a-t-il pas réduit ses prêts aux chemins de fer Nationaux échéant l'an dernier?

M. GORDON: L'année dernière, comme dans le passé, notre déficit a été couvert par le gouvernement. Nous nous adressons toujours en premier lieu au gouvernement pour emprunter. Le gouvernement agit comme notre banquier; il nous prête, de sorte que nous pouvons avoir un compte courant pendant environ un an, mais non pas davantage. Nos emprunts généraux sont ainsi financés temporairement et, quand le gouvernement dit qu'il va réclamer son prêt, nous vendons des obligations du National-Canadien au public.

M. FISHER: Est-ce que vous ne préconisez pas un principe suivant lequel presque tous vos emprunts devraient avoir quelque rapport avec un prêt du gouvernement, les frais étant imputés sur la dette publique?

M. GORDON: Non. Les prêts au National-Canadien prennent la forme d'une émission d'obligations garantie par le gouvernement et comportant sur le marché, quant aux intérêts, la différence entre un prêt garanti et un prêt direct, et l'écart est d'habitude de ¼ p. 100. C'est-à-dire que j'emprunte du gouvernement tout comme j'emprunterais de la banque. C'est exactement comme si j'obtenais un prêt temporaire de la banque et payais le taux d'intérêt applicable aux prêts à court terme.

M. FISHER: Comment pouvons-nous distinguer entre les deux? Il me semble que vous avez laissé entendre que le public devrait se charger de la dette qui porte intérêt et qui repose sur les épaules du National-Canadien.

M. GORDON: Très bien. Je pense que vous inclinez à dire que je devrais réclamer une nouvelle revision du capital, qui reconnaîtrait cette dépréciation non amortie dont il est présentement question et dont il est question pour la simple raison que notre loi de revision du capital, qui a été adoptée en 1952, comportait un certain nombre de dispositions qui seront en vigueur jusqu'à la fin de la présente année. De fait, une d'elles expirait l'an dernier et vous en avez prolongé la durée en adoptant une loi à la Chambre, précisément cette année, jusqu'à ce que nous puissions les avoir toutes en vigueur. L'une concernait des obligations d'un million de dollars ne portant pas intérêt et l'autre

concernait des actions: le gouvernement achetait nos actions privilégiées d'après une formule fondée sur nos recettes annuelles. Mais toute l'affaire est présentement en voie de revision.

M. FISHER: Donc, il s'agit en réalité d'effectuer un virement de la dette des chemins de fer Nationaux du Canada à la dette publique.

M. GORDON: Sur ce point-là, oui; mais ce n'est qu'un aspect de la question.

M. BROOME: Quelle proportion a fait l'objet d'un virement dans la revision du capital en 1956 ou en toute autre année?

M. GORDON: Plaît-il?

M. BROOME: Quelle proportion a fait l'objet d'un virement en 1952?

M. GORDON: Environ 736 millions de dollars; le virement nous a libérés d'intérêts s'élevant à environ 25 millions de dollars.

M. BROOME: Pardon?

M. GORDON: Voici en quoi a consisté la revision du capital. Je vous en prie, ne me demandez pas autre chose que des chiffres ronds. Il s'agissait de 736 millions de l'ancienne dette portant intérêt. Nous avons émis nos actions en faveur du gouvernement, en retour de quoi il a retiré les emprunts. Bien entendu, les emprunts, dans le temps, étaient tous entre les mains du gouvernement et le gouvernement a simplement passé de la situation de créancier à la situation de propriétaire.

M. BROOME: Vous deviez payer des intérêts sur cet argent?

M. GORDON: Exactement; et ces intérêts étaient reconnus comme fardeau de la dette des anciennes sociétés en faillite qu'on avait reporté au cours des années.

M. BROOME: Il s'agissait dans le temps de 736 millions.

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: J'ai une autre question à poser: je ne compte pas que vous répondrez à la présente séance, mais quelqu'un pourrait-il exposer la façon dont se comportent vos lignes des États-Unis, si elles acquittent ou non toutes leurs dépenses?

M. GORDON: Je puis vous donner la réponse immédiatement, car nous surveillons étroitement ces lignes depuis quelques années. Nos lignes des États-Unis accusent un déficit, un gros déficit, mais permettez-moi de parler ici avec circonspection. Ces déficits sont absolument légitimes du point de vue des recettes d'exploitation que nous déclarons au gouvernement des États-Unis; à cause de ce déficit, nous ne payons pas d'impôt sur le revenu. Je veux insister sur le fait que les rapports sont entièrement exacts. Ils montrent que nous perdons de l'argent aux États-Unis. Par conséquent, nous ne payons aucun impôt relativement à ces lignes. Mais si nous nous arrêtons à l'analyse du transport qui prend naissance sur ces lignes à partir des points d'entrée au Canada, nous estimons ce transport d'après sa valeur pour nous, et notre première conclusion est que, du point de vue de l'alimentation du réseau, ces lignes ont de la valeur.

M. FORBES: Payez-vous un impôt sur les biens-fonds aux États-Unis?

M. GORDON: Mais nous avons d'autres impôts sur les biens-fonds.

M. FORBES: Le payez-vous d'après le nombre de milles?

M. GORDON: Je parlais de l'impôt sur le revenu. Nous devons payer un impôt sur le revenu; mais, comme nous déclarons une perte, nous n'en payons pas.

M. FORBES: Vous ne payez pas d'impôt sur les biens-fonds?

M. GORDON: Mais nous avons d'autres impôts sur les biens-fonds.

M. BROOME: Quelle perte subissez-vous sur les lignes des États-Unis?

M. GORDON: Je suis revenu lundi d'une réunion du conseil du *Grand Trunk Western Railroad;* celui-ci accuse une perte d'un peu plus de 5 millions de dollars, avant le versement des intérêts.

M. CREAGHAN: Je veux poser une question au sujet du déficit de 67 millions, je veux dire du déficit courant. Que fait le gouvernement pour remettre cet argent au chemin de fer? Tout d'abord, la chose a-t-elle été faite relativement à l'année 1960?

M. GORDON: Je ne sais pas si l'argent a été reçu jusqu'à présent.

M. TOOLE: Je pense qu'au sujet de l'année dernière tout l'argent a été reçu.

M. GORDON: En vertu des dispositions de la loi, le gouvernement doit nous verser le déficit en espèces.

M. CREAGHAN: Je sais que c'est ce qu'il doit faire.

M. GORDON: En réalité, nous avons prévu le déficit en empruntant au cours de l'année.

M. TOOLE: C'est juste. Nous empruntons au cours de l'année et nous recevons d'habitude les fonds au cours de février.

M. CREAGHAN: Une fois que le gouvernement vous a versé les 67 millions pour combler le déficit de l'an dernier, comment comptabilise-t-il l'article? Le montant est-il défalqué?

M. GORDON: Oui, il est défalqué.

M. CREAGHAN: Si vous n'aviez pas proposé une nouvelle formule de dépréciation en 1956, ou encore si vous n'aviez pas eu de dépréciation ou aviez eu une dépréciation beaucoup moindre, le déficit du gouvernement aurait été réduit de beaucoup, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est exact.

M. CREAGHAN: Ainsi, lorsque vous adoptez une méthode moderne pour comptabiliser la dépréciation, si vous ne faites pas une bonne année en matière d'exploitation, l'organisme qui souffre est le gouvernement plutôt que le chemin de fer?

M. GORDON: J'aime bien cette question, car elle comporte beaucoup d'équivoques.

M. CREAGHAN: Je ne suis pas très certain de ce que je vous ai demandé.

M. GORDON: Moi non plus.

M. CREAGHAN: Vous m'avez dit il y a un moment que le déficit, quel qu'il fût, était acquitté au moyen du crédit accordé par le Trésor?

M. GORDON: C'est cela.

M. CREAGHAN: Et le déficit n'est jamais remboursé au gouvernement?

M. GORDON: C'est bien cela.

M. CREAGHAN: Et que le déficit cette année, selon le mémoire que vous avez préparé sur la situation financière, était en grande partie attribuable à la dépréciation comptable de 88 millions.

M. GORDON: C'est juste.

M. CREAGHAN: Il convient que vous ayez à y pourvoir; mais, si vous n'aviez pas ce mode de dépréciation aujourd'hui, si vous suiviez la méthode aujourd'hui démodée des années 20, vous n'auriez peut-être pas ce déficit.

M. GORDON: La somme de 88 millions que je parlais de reporter de la dépréciation de l'an dernier à la dépréciation courante est quelque chose, je l'admets. Mais ce dont je me plains, c'est de la somme de 61 millions qui figure dans les livres comme intérêt et qui est largement attribuable à ce qu'on n'avait pas accumulé une réserve suffisante pour la dépréciation avant 1950,

de sorte que, si on devait faire une rectification, du point de vue de la comptabilité, je le répète, le gouvernement dégagerait le chemin de fer de l'obligation de verser les intérêts. Cela réduirait le déficit du chemin de fer et les comptes publics seraient équilibrés. C'est tout. Il s'agit simplement de comptabilité entre les chemins de fer Nationaux et le gouvernement; en outre, si le gouvernement prenait ce montant à son compte et empruntait lui-même sur le marché, il pourrait obtenir un taux un peu meilleur marché que nous.

M. CREAGHAN: Si les résultats d'exploitation de l'année prochaine ne sont ni pires ni meilleurs que ceux de 1960, et si on met en pratique vos recommandations, il n'en coûtera rien au gouvernement, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas de déficit?

M. GORDON: Il n'y en aura pas si on fait la rectification, mais l'idée est loin d'être acceptée.

M. FISHER: Est-ce pour cela que M. Crump appelle cette rectification un virement?

M. GORDON: Je ne sais de quel virement il parle.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Une partie de la somme de 736 millions dont on a libéré le National-Canadien en 1952 comprenait-elle des déficits accumulés ou entièrement des vieilles obligations?

M. GORDON: Cette somme ne comprenait pas de déficits accumulés. Une loi de 1957 a pourvu aux déficits accumulés jusqu'alors. Ces déficits ont été défalqués et, par la suite, les déficits annuels ont été défalqués chaque année.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Le taux de dépréciation influe sur l'état des profits et pertes du chemin de fer?

M. GORDON: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): De sorte que si, au cours de la période de 1923 à 1940, le taux de dépréciation a été inéconomiquement bas, en définitive, a-t-il eu pour effet de réduire le déficit au cours de ces années?

M. GORDON: Oui, il a eu ce résultat.

Le PRÉSIDENT: Vous n'auriez pas plus d'argent, mais vous seriez plus heureux à cet égard.

M. FISHER: J'ai ici une citation sur la rentabilité du transport par chemins de fer, extraite du rapport courant des chemins de fer Nationaux du Canada:

> La moitié de la dette à longue échéance a été convertie en actions privilégiées à 4 p. 100, devant être détenues par le gouvernement et sur lesquelles les paiements dépendaient effectivement des gains après l'acquittement de l'impôt sur le revenu. La moitié restante (736 millions de dollars) de l'ancienne dette à longue échéance était payable, dans la proportion de 615 millions de dollars, au public et, dans la proportion de 121 millions de dollars, au gouvernement. Sur ces deux sommes, l'intérêt doit être versé régulièrement. En outre, une somme de 100 millions de dollars est franche d'intérêt jusqu'en 1962.

Je pourrais poursuivre. Et que dire de cette somme de 100 millions qui est exempte d'intérêt jusqu'en 1962?

M. GORDON: C'est parce que le National-Canadien avait pris à son compte le chemin de fer de Terre-Neuve, qui était une exploitation déficitaire. Lors de la revision du capital en 1952, on a dit: «Très bien, nous allons vous donner la somme de 100 millions de dollars libre d'intérêt et nous verrons dans dix ans.» La situation devra être revue. Je pensais que c'était en 1961? Est-ce en 1962? La durée a été prolongée. Les dix années finissaient et c'est pourquoi je dis qu'il s'agissait de 100 millions; l'absence d'intérêt et la contribution au moyen d'actions privilégiées de 3 p. 100 sont certaines des questions qu'étudie et revoit présentement le gouvernement.

M. FISHER: Certaines des questions. Et l'autre, celle des 736 millions? Songe-t-on à transformer ces fonds en actions privilégiées?

M. GORDON: Ce sont déjà des actions privilégiées et elles le resteront.

M. FISHER: Que proposez-vous à cet égard?

M. GORDON: Qu'on les laissent telles quelles et nous paierons 4 p. 100 sur ces actions quand nous aurons gagné ce qu'il faut pour payer. En ce moment nous ne payons rien, car nous ne gagnons pas ce qu'il faut.

M. FISHER: Autrement dit, la somme ne rapporte pas.

M. GORDON: Jusqu'à ce que nous ayons gagné ce qu'il faut. Nous avons versé de l'intérêt sur ces actions. De fait, nous avons payé quatre années: en 1952, 1953, 1955 et 1956.

M. FISHER: A l'occasion de l'augmentation récente du taux de l'intérêt, par suite de votre programme d'immobilisations, avez-vous été gênés tant soit peu par le programme fiscal du gouvernement?

M. GORDON: Non. En d'autres termes, je puis dire que tout budget d'immobilisation que j'ai proposé à été approuvé par le gouvernement, approuvé par le comité et enfin par le Parlement. Il n'y a eu aucune critique des recommandations que nous avons faites.

M. FISHER: Si nous pouvons de nouveau parler du Pacifique-Canadien, je dirai qu'apparemment son programme d'immobilisations n'a pas été aussi hardi.

M. GORDON: Le mot «hardi» est assez équivoque. Je ne sais pas ce que vous voulez dire par là.

M. FISHER: Disons ceci: est-il possible que vous ayez entrepris un programme hardi d'immobilisations?

M. GORDON: Je dirais plutôt que nous avions beaucoup plus à faire que le Pacifique-Canadien. Si nous examinons la situation à partir, par exemple, de 1950, nous constaterons que les besoins d'immobilisations du National-Canadien étaient beaucoup plus grands que ceux du Pacifique-Canadien. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien était en bon état. Le National-Canadien devait faire des immobilisations qui ne se révélaient pas nécessaires pour le Pacifique-Canadien. Je puis vous en donner un exemple. Pour en venir aux faits, en ce qui concerne l'utilisation des locomotives diesel, j'ai été un jour étonné de voir que toutes nos lignes ferroviaires de l'Ouest étaient inférieures à la normale s'il s'agissait de les adapter à l'utilisation des locomotives diesel. Par conséquent, nous avons dû nous engager dans un programme parallèle d'amélioration de la voie, soit rénover les lignes, effectuer du drainage, en certains cas poser des rails lourds, de meilleures traverses, etc., en vue d'utiliser des locomotives diesel. Cependant, M. Grayston en sait davantage sur ce sujet et il voudrait peut-être le traiter.

M. GRAYSTON: Il y a quelques années, nous avons inauguré ce programme et, comme le dit M. Gordon, il se rapporte à l'application des moteurs diesel au chemin de fer. Naturellement, le programme se rapportait aussi au besoin général d'amélioration de cette partie du chemin de fer et des autres dont l'exécution était commencée ou achevée. Je pense qu'il n'est pas risqué de dire que si l'amélioration n'avait pas eu lieu dans l'Ouest, il nous aurait fallu, à un moment donné, dépenser beaucoup plus que nous n'avons fait et que nous nous serions trouvés tout à fait incapables de soutenir la concurrence de la façon dont nous avons commencé, avec des trains à marchandises rapides et de longue distance, et le reste.

M. GORDON: Permettez-moi de vous exposer la chose sous forme d'une simple historiette. Je me rappelle que lorsque j'ai fait mon premier voyage d'inspection dans l'Ouest, je me tenais une fois au bout du train, avec le surintendant du jour. Il pleuvait. J'étais alors très peu renseigné sur les affaires des

chemins de fer. Je souligne le mot «alors». Comme je restais là, je ne sais pourquoi, à regarder la voie que nous suivions, la boue giclait sous les traverses. Nous faisions de 20 à 25 milles à l'heure. Cela me semblait un peu étrange et je dis à mon compagnon: «Comment expliquez-vous cela?» Il répondit: «Eh bien, monsieur Gordon, nous n'avons pas de chemin de fer. Nous n'avons pas dépensé d'argent pour cela. Si nous prenons un risque, nous allons probablement dérailler.»

Il y a deux ou trois ans, j'ai suivi la même voie. Mon camarade d'autrefois avait atteint l'âge de la retraite; il me dit: «En vérité, monsieur Gordon, nous en avons un chemin de fer!» Nous faisions de 60 à 70 milles à l'heure et la voie était bonne.

M. FISHER: Permettez-moi de vous poser une autre question au sujet de l'état financier. Vous admettez que le Pacifique-Canadien, en ce qui concerne le coût des traitements et salaires, a fonctionné dans les mêmes conditions que le National-Canadien?

M. GORDON: Si vous parlez du niveau des traitements et salaires, je l'admets. Je ne l'admettrais pas en ce qui a trait au nombre d'employés.

M. FISHER: Mais, dans ce cas-ci, le Pacifique-Canadien n'a pas d'avantage particulier à l'égard du niveau des traitements et salaires. Le parallèle est direct?

M. GORDON: Très bien; mais, au Pacifique-Canadien, les frais des traitements et salaires sont différents.

Le PRÉSIDENT: Dans son rapport, le témoin a montré qu'un plus grand nombre d'hommes est employé au National-Canadien pour la même somme de travail, en raison de certains engagements.

M. FISHER: Je sais comment se répartit le dollar de revenu du National-Canadien. J'ai une dernière question à poser au sujet de l'exposé concernant la réorganisation administrative des régions. Si telle doit être la solution du problème, j'imagine que le changement sera coûteux. Je sais qu'elle réorganisation a eu lieu à la tête des Lacs et comment sont entrés au bureau central de l'endroit une quantité de chefs. Pourquoi avoir retardé la réorganisation jusqu'à aujourd'hui, si c'était la solution de votre problème?

M. GORDON: Je pense qu'on peut l'expliquer très facilement. Toutefois, je ne vais pas laisser passer inaperçue votre observation selon laquelle il y a trop de chefs. J'en parlerai plus tard. Paris ne s'est pas fait en un jour et nous avons fait beaucoup au National-Canadien depuis dix ans. Une réorganisation de l'ampleur de celle que nous avons accomplie était une chose redoutable à envisager et nous ne nous sommes engagés dans l'affaire que très graduellement. Il a fallu quatre années d'examen et d'étude pour nous convaincre du genre d'organisation qui conviendrait. Ensuite, la question de la réalisation exigeait qu'on procédât très graduellement. Je ne veux pas laisser entendre que les choses se sont faites d'elles-mêmes cette année comparativement à l'année dernière ou à l'année précédente. Il s'agissait simplement du moment où nous avons enfin été capables d'agir.

M. FISHER: Il me semble certainement que vous avez présenté la modification de votre organisation comme l'un des remèdes à la situation. Il est certainement juste de demander pourquoi la solution n'était pas évidente plus tôt et pourquoi la réorganisation n'a pas commencé auparavant.

M. GORDON: Les choses se modifient, les circonstances changent et il devient alors possible de faire une année des choses qui auraient été impossibles sept ans plus tôt. Comme je l'ai dit précédemment, nous ne pouvons faire tout à la fois et il a fallu du temps pour circonscrire la question de la réorganisation. Il a fallu beaucoup de temps.

Il y a deux éléments de la question qui ont eu beaucoup de poids, le premier étant précisément le programme d'utilisation des locomotives diesel. Moi-même et tous les hauts fonctionnaires avons été du même avis. Je croyais qu'il ne serait pas souhaitable de commencer une réorganisation avant l'achèvement du programme d'utilisation des locomotives diesel, et l'application de ce programme ne s'est terminée que l'an dernier. Il nous a fallu près de dix ans pour le réaliser et l'emploi des locomotives diesel sur les chemins de fer représente une grande rénovation de la technologie de l'exploitation ferroviaire.

Les locomotives diesel ont rendu possible ce que ne pouvaient permettre les locomotives à vapeur. Une locomotive à vapeur exigeait des réparations et de l'entretien à tous les 300 milles, approximativement. Nous devions établir des endroits de service à tous les 300 milles et, dans certains cas, à de moindres distances, en raison de la densité de la circulation; mais avec une locomotive diesel, on peut aller de Montréal à Vancouver et revenir, en lui donnant les soins qu'on donnerait à une automobile en matière d'huile et d'essence.

Nous avons aussi accompli d'autres progrès technologiques dans le secteur des communications. Il y a environ dix ans, nous n'avions rien qui ressemblait à une commande centralisée de la circulation comme celle que nous avons aujourd'hui. Nous n'avions rien de semblable à ce qui s'accomplit dans le domaine des communications, car, comme je l'ai dit, nous pouvons aujourd'hui, en cinq secondes, nous mettre en contact avec Vancouver, Winnipeg et d'autres endroits. J'ai parlé de la façon dont la chose est devenue possible grâce à la mise en commun des locomotives disponibles dans l'ensemble du Canada. A un moment donné, les locomotives étaient reliées à une division particulière et elles ne s'en détachaient jamais. Il n'y avait aucune façon rapide d'entrer en communication au sujet de leur mouvement; mais, aujourd'hui, les changements accomplis dans l'exploitation des chemins de fer nous amènent à nous demander quel genre d'organisation nous devrions avoir. Je suis certain que vous connaissez tous les progrès étonnants qui se sont réalisés ces dernières années dans les télécommunications; ces progrès nous ont fait comprendre que nous pouvions nous permettre de centraliser. Grâce à des communications rapides, nous pouvions confier de plus grandes responsabilités aux secteurs régionaux; c'est là un des avantages que nous nous sommes assurés par les dépenses d'immobilisation.

M. FISHER: Comment se traduiront les avantages acquis, dans votre situation financière?

M. GORDON: Nous devrons sans doute attendre que le temps nous montre les résultats. Les avantages devraient être décisifs, à mon avis; mais il faudra quelques années avant que les bienfaits de ce que nous faisons deviennent entièrement manifestes.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est cinq heures et demie. Je pense qu'il serait préférable que nous ajournions la séance jusqu'à 8 heures, en particulier puisque vous êtes tous de si bonne humeur.

SÉANCE DU SOIR

JEUDI 15 juin 1961

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je m'excuse, je suis en retard.

M. BROOME: Monsieur le président, j'aimerais donner lecture d'un extrait d'un éditorial du *Financial Post*, du 17 juin, et demander à M. Gordon s'il pourrait faire des commentaires sur cet article, qui semble chercher à exposer ce qui ne va pas au National Canadien.

Cet article commence par citer le *Globe and Mail* de Toronto:

> «En réalité, comme le signale le *Globe and Mail*, de Toronto, loin d'être un dictateur pour les chemins de fer Nationaux du Canada, M. Gordon ne jouit pas de l'autorité qui appartient d'ordinaire à un président de société. Ni lui ni les membres de son exécutif ne dirigent le chemin de fer. Tout ce qu'il ait la permission de faire est de tâcher, d'une main, de maintenir de judicieuses méthodes d'exploitation et, de l'autre main, d'essayer de satisfaire les exigences opposées de la Commisison des transports, des syndicats de cheminots et des hommes politiques.»

Ces mots sont placés entre guillemets et sont suivis du paragraphe que voici:

> Si certaines choses ne vont pas au National-Canadien, c'est presque entièrement à cause des critiques absurdes, ridicules et impossibles avec lesquelles le Parlement lie les mains de la direction du National-Canadien et limite ses pouvoirs de gestion.

Le PRÉSIDENT: Quelle est votre question, monsieur Broome?

M. BROOME: Est-il vrai que la direction a les mains liées de la façon qu'indique cet article et que, en conséquence, la direction du National-Canadien n'a pas de latitude dans l'exploitation du chemin de fer.

M. FISHER: C'est là une question équitable.

M. GORDON: Puis-je voir cet article? Je ne l'ai pas encore vu.

M. BROOME: Oui, c'est juste ici.

M. GORDON: Je puis dire immédiatement ceci: j'apprends—il m'a fallu bien du temps mais j'apprends—à ne pas répondre vivement aux déclarations faites au cours des séances du Comité. Je n'avais pas vu cette déclaration jusqu'à présent, et je suis certain qu'elle invite à une longue série de considérations.

Je présume que cet article de rédaction veut être bienveillant et, par conséquent, je suis heureux de le lire. Je suis si peu habitué à voir des commentaires bienveillants que j'aimerais lire cet article, si je le puis.

Eh bien, je serais heureux de confirmer la première déclaration, soit que je ne suis pas un dictateur. Je suis heureux de confirmer la chose.

> . . . n'a pas l'autorité qui appartient d'ordinaire à un président de société. Ni lui ni les membres de son exécutif ne dirigent le chemin de fer. Tout ce qu'il ait la permission de faire est de tâcher, d'une main, de maintenir de judicieuses méthodes d'exploitation et, de l'autre main, d'essayer de satisfaire les exigences opposées de la Commission des transports, des syndicats de cheminots et des hommes politiques.»

A mes yeux, le journal signale ici une situation qui règne généralement dans les entreprises ferroviaires. Il dit que de rigoureuses restrictions sont imposées d'ordinaire aux chemins de fer à cause du contrôle qu'exercent la Commission des transports, les syndicats de cheminots et les hommes politiques. Je pense que cette déclaration est assez juste. Oui. La direction est assujettie à de très rigoureuses restrictions, à cause des règlements de la Commission des transports et de l'emprise générale qu'exercent la Commission et le gouvernement sur l'établissement des prix de transport des marchandises. Je crois que cela est clair. Je n'ai pas besoin de faire d'autres commentaires. Ces règlements restreignent les actes de la direction en ce sens que celle-ci ne peut se montrer souple en face de la concurrence émanant des entreprises de transport. Mais la remarque s'applique autant aux autres chemins de fer du pays qu'au National-Canadien.

> Si certaines choses ne vont pas au National-Canadien, c'est presque entièrement à cause des critiques absurdes, ridicules et impossibles avec lesquelles le Parlement lie les mains de la direction du National-Canadien et limite ses pouvoirs de gestion.

Je suppose que c'était là le point de votre question?

M. BROOME: C'était le point de ma question.

M. GORDON: Je répondrais à cela qu'il n'y a pas de critique absurde, ridicule et impossible s'appliquant au National-Canadien comme tel et limitant ses pouvoirs de gestion, et que les restrictions qui jouent dans l'entreprise ferroviaire s'appliquent avec une force égale aux autres secteurs de cette même entreprise.

M. BROOME: A l'égard du contrôle des prix de transport des marchandises?

M. GORDON: Oui, et d'autres mesures de réglementation qui sont appliquées par la Commission des transports.

M. BROOME: Mais est-il vrai, relativement, à l'exploitation du National-Canadien, qu'il est indépendant et que bien que vous fassiez rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre, le ministre n'a pas la haute main sur le National-Canadien comme tel, d'après l'exposé que nous avons entendu l'an dernier au Comité?

M. GORDON: A ma connaissance, le ministre n'a jamais, non plus qu'une division du gouvernement, tenté d'intervenir dans la direction du National-Canadien.

Les autres questions que mentionne cet article de rédaction, si je comprends bien, ont trait à autre chose. Or, il est vrai—et je fais aussi bien d'être bien franc à ce sujet—que s'exercent sur le National-Canadien des formes de pression qui n'atteignent pas les autres chemins de fer; il en est ainsi parce que par sa nature le chemin de fer suscite de l'agitation qui se manifeste par l'intermédiaire des hommes politiques, des maires, des curés; je dirais que de telles pressions ne s'exercent pas sur le Pacifique-Canadien ou sur d'autres chemins de fer. Les pressions s'exercent sur le National-Canadien parce que c'est une entreprise de l'État et que chacun croit avoir le droit de se plaindre. Ces pressions nous atteignent davantage—et monsieur Fisher et moi-même en avons parlé un peu cet après-midi—parce que, comme je l'ai dit dans mon mémoire, il est vrai et parfaitement évident que lorsque le National-Canadien prend, pour comprimer ses dépenses, des mesures qui amènent des congédiements et des réorganisations dans des matières qui concernent les collectivités, etc., la direction du National-Canadien entend des protestations qui diffèrent totalement de celles qu'entendrait le Pacifique-Canadien.

Le Pacifique-Canadien ferme ses usines, si vous le voulez, et on n'en dit rien parce que la main-d'œuvre reconnaît le droit qu'a le Pacifique-Canadien de faire ce que bon lui semble à l'égard de ses usines. Cependant, si nous décidons de fermer une usine ou d'en déplacer une, ou encore de prendre d'autres mesures qui, fréquemment, atteignent la main-d'œuvre, il est tout à fait vrai alors qu'une tempête de protestations s'élève et que nous devons nous en occuper. Je ne me plains pas particulièrement de cela, pour autant qu'on le fasse dans des limites raisonnables et que la direction du National-Canadien ait la chance d'expliquer ce qui se produit.

M. BROOME: C'est vraiment là ce que vous demandez, pouvoir vous expliquer dans presque chaque cas? On pose une question au Parlement et le ministre dit qu'il va vérifier, mais alors il fait rapport et dit qu'on l'a informé qu'on ne peut rien faire.

M. GORDON: Je crois qu'on doit admettre que la nature humaine étant ce qu'elle est et que les membres de la direction ayant à se défendre contre toutes sortes de questions, il s'ensuit que la direction du National-Canadien est portée à se montrer un peu plus prudente et un peu plus lente dans les choses qu'elle devrait exécuter. Nous reconnaissons que nous sommes obligés d'aborder les choses avec un esprit un peu plus critique peut-être que l'entreprise privée.

M. BROOME: C'est le point que vous avez fait ressortir cet après-midi au sujet des transitions que vous avez préparées en collaboration avec les collectivités et les employés intéressés, de façon à atténuer la désorganisation et à obtenir en même temps les résultats désirés.

M. GORDON: C'est exact. Pourvu que les choses soient faites d'une façon raisonnable. Je suis assez pratique pour reconnaître le milieu dans lequel nous vivons. Ce n'est que lorsque nous versons dans les extrêmes que quelque chose se produit.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je me demande si M. Gordon voudrait élucider ce qu'il veut dire dans cette remarque sur l'entreprise privée et sur les restrictions dans l'établissement des prix de transport.

M. BROOME: Auparavant, j'aimerais poser une dernière question. Admettez-vous que les journalistes qui ont écrit cela en savaient aussi peu sur l'entreprise ferroviaire que les hommes politiques dont ils se plaignent?

M. GORDON: Je ne sais pas du tout qui a écrit cela et, par conséquent, je ne me prononcerai pas.

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous passer au rapport?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'aimerais que M. Gordon élucide ce qu'il a dit au sujet des restrictions sur l'établissement des prix de transport. Quelles sont, à son avis, les restrictions onéreuses.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la question relève d'une autre rubrique.

M. FISHER: Étant donné les prix élevés?

M. GORDON: Bien entendu, je reconnais que la Commission des transports a une autorité souveraine à l'égard de tous les prix de transport.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Rien n'empêche les chemins de fer de réduire les prix de transport.

M. GORDON: «Rien n'empêche les chemins de fer de réduire les prix de transport». Permettez-moi d'examiner la question. Je crois qu'il y a des restrictions. La loi, si j'ai bonne mémoire, dit que les prix ne doivent pas être injustes et qu'ils doivent être équitables et raisonnables. A tout instant, nous devons être en mesure de défendre le jugement selon lequel nous avons décidé que tel taux est équitable et raisonnable.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Autrement dit, vous n'êtes pas du tout entravés en ce qui concerne la concurrence?

M. GORDON: Je dirais que oui, en ce qui concerne la concurrence entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ou par toute autre forme de concurrence, alors? Vous pouvez établir des prix pour faire face à la concurrence de tous les types de voituriers.

M. GORDON: Je parle présentement de la concurrence dans l'exploitation ferroviaire. Quant à la concurrence qui existe entre nous-mêmes et le Pacifique-Canadien, nous sommes placés sur un pied d'égalité. Cependant, nous ne sommes pas placés sur un pied d'égalité, présentement, avec les autres types de concurrents.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si j'ai bien compris, les chemins de fer pourraient établir des prix de concurrence pour faire face aux autres types de transport. S'il y a concurrence de la part des camions, le chemin de fer établit un tarif appelé tarif concurrentiel ou tarif d'encouragement?

M. GORDON: Tout dépend de ce que vous appelez une restriction. Je suis parfaitement au courant que si je dois établir un tarif pour faire concurrence à un tarif de camionnage, je n'ai aucun moyen de me renseigner sur les camions. Aucune autorité ne réglemente les prix de transport par camions, mais, une autorité réglemente les prix de transports des chemins de fer.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Tout ce que je veux dire, c'est que vous êtes en mesure de soutenir la concurrence. J'essaie simplement de déterminer si vous êtes en mesure de soutenir la concurrence ou si vous êtes entravés en l'occurrence par les restrictions s'appliquant à l'établissement des prix. Êtes-vous en mesure d'établir tout prix qui vous conviendrait pour soutenir la concurrence.

M. GORDON: Non, car il nous est toujours difficile de savoir si un prix de concurrence est compensateur.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Combien de fois le chemin de fer a-t-il été mis en demeure de le prouver?

M. GORDON: Je ne puis le dire, mais il y est toujours exposé.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si j'ai bonne mémoire, d'après les témoignages rendus devant la Commission royale d'enquête sur les transports, la situation ne s'est pas présentée une douzaine de fois sur plus de 10,000 cas possibles.

M. GORDON: Mais cela ne résout pas le problème. Le pouvoir de constester demeure. Les chemins de fer doivent se demander si les prix qu'ils établissent peuvent résister à une contestation, lorsque la question est soumise à la Commission des transports.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je crois que ce point est très important et je veux être absolument certain que le chemin de fer peut établir un prix qui puisse faire concurrence à l'industrie du camionnage. Si les chemins de fer ne le peuvent pas, je présume que le prix demandé ne serait pas compensateur. Les chemins de fer ont l'échappatoire des prix convenus qui n'ont pas besoin d'être compensateurs et, par conséquent, vous pourriez recourir à un prix convenu. Je ne vois pas comment les chemins de fer sont entravés par les restrictions pour soutenir la concurrence.

> L'entreprise d'État a tendance à fonctionner sans égard aux frais ou au rendement du capital, et elle échappe ainsi à la discipline du marché et contribue à une répartition non économique des ressources et à une moindre productivité.

Le texte se trouve bien au bas de la page:

> Dans certains cas, l'entreprise d'État a accès à des capitaux libres d'intérêt et elle se soustrait à sa part du fardeau fiscal auquel les autres entreprises et les individus sont assujettis. A la longue...

Je n'ai pas besoin de poursuivre, car l'auteur examine ses principes concernant l'entreprise d'État. Tout ceci, pour répondre à la critique qu'on fera de ce que vous avez dit au sujet de la structure de la dette en conséquence de laquelle le National-Canadien fonctionne, c'est-à-dire que vous avez accès à des capitaux livres d'intérêt et que vous soustrayez à la part qui vous revient du fardeau fiscal. Comment ceux d'entre nous qui s'intéressent au National-Canadien peuvent-ils répondre à un tel réquisitoire et à une telle analyse dirigés contre votre état financier?

M. GORDON: Eh bien, ma première remarque sera que M. Crump semble généraliser à l'endroit de l'entreprise d'État. Il ne parle pas en particulier du National-Canadien. Il ne parle même pas en particulier de l'entreprise ferroviaire. Il expose ses principes à l'égard de ce qu'il appelle l'entreprise privée en regard de l'entreprise d'État.

M. FISHER: Je pense que le National-Canadien est certainement une entreprise d'État.

M. GORDON: Je l'admets, mais M. Crump dit dans un exposé que l'entreprise d'État est beaucoup moins assupettie à la discipline du marché que l'entreprise privée. C'est une remarque générale portant sur l'entreprise d'État, mais elle ne s'applique pas au National-Canadien, parce que nous sommes

assujettis à la discipline du marché et à la discipline qui veut que nous cherchions à obtenir un rendement sur notre capital. M. Crump dit que l'entreprise d'État tend à fonctionner sans égard aux frais ou au rendement du capital, mais je dis qu'il n'en est pas ainsi du National-Canadien.

M. GORDON: Non, car ce que je voulais dire cet après-midi est que nous voulons remédier aux erreurs commises dans le passé dans l'entreprise publique. J'essayais simplement de signaler que lorsque vous parlez de la compétence de l'administration d'aujourd'hui, cette administration ne doit pas être tenue responsable du fardeau de la dette ou du fardeau des intérêts qui est imputé sur notre compte courant. Ce fardeau a pris naissance entre 1923 et 1950, peu importe à quel moment, par suite de ce que nous considérons aujourd'hui comme une méthode fautive d'établissement de la dépréciation; si, au National-Canadien, on avait accumulé des réserves de dépréciations dans la même proportion qu'au Pacifique-Canadien nos résultats courants seraient de beaucoup supérieurs à ce qu'ils sont.

M. FISHER: Admettriez-vous que c'est la première fois que cette analyse-là a été rendue publique ou du moins dévoilée au Comité?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: C'est ce que je ne puis pas comprendre: que l'analyse ne sorte qu'aujourd'hui, en 1961, aussi tard.

M. GORDON: Je pensais avoir tenté d'expliquer la chose cet après-midi. Je vais essayer de répéter. Espérons que je dirai la même chose, sinon donnez-moi l'occasion de me reprendre.

En 1952, alors que s'accomplissait la revision du capital—l'étude avait commencé deux ou trois ans plus tôt par une série d'analyses auxquelles a donné lieu le rapport de la Commission royale Turgeon— on a procédé en voulant régler l'injustice qu'il y avait à charger le National-Canadien de dettes qui étaient le fait de la société précédente, alors en faillite.

C'est ce qu'on a fait et la Commission Turgeon a signalé accessoirement qu'on ne pouvait comparer les méthodes de comptabilité de deux grands chemins de fer. La commission Turgeon a proposé ou recommandé que la Commission des transports fasse une analyse des méthodes comptables des deux chemins de fer en vue de l'obtention d'une comptabilité uniforme. Il a fallu plusieurs années à la Commission des transports pour effectuer l'analyse, car le sujet était très complexe; ce n'est qu'en 1956 que la Commission a enfin édicté un règlement sur l'uniformité de la comptabilité. Après avoir constaté les effets de la comptabilité uniforme, nous avons alors commencé une analyse de nos comptes afin de découvrir ce qui n'allait pas dans notre compte de dépréciation. Je ne veux pas que vous vous mépreniez sur mes paroles, que vous croyiez que la méthode n'avait pas tenu compte d'une certaine dépréciation. Non, mais nous avions calculé la dépréciation sur la base du remplacement, sur la base du retrait du service... combien de méthodes y avait-il?

M. TOOLE: Il y a principalement le retrait du service et le remplacement, et il y a aussi la dépréciation uniforme.

M. GORDON: De toute façon le procédé était des plus compliqué. Nous avons alors décidé que nous reverrions toute la structure de la dépréciation, pour constater où nous en étions. C'est à peu près à ce moment-là que nous avons commencé à voir que le coût du nouveau matériel, les dépenses d'immobilisations nouvelles, etc., étaient tels que nous risquions une fois de plus de préparer un fardeau d'intérêt très lourd. Nous nous sommes dit: «Qu'est-ce qui ne va pas? Mettons-nous à l'œuvre.». Il nous a fallu beaucoup de temps pour faire les analyses voulues. C'est pourquoi la question a surgi cette année. On a peut-être raison de dire que le travail aurait dû être fait l'an dernier ou il y a deux ans. Néanmoins, il n'en est pas ainsi; nous avons enfin réussi à produire aujourd'hui l'analyse requise.

Pour accomplir l'analyse, il fallait revoir les livres, prendre chaque article de matériel et chaque article d'immobilisation et remonter pour voir comment on avait comptabilisé. Quand je vous ai dit cet après-midi qu'en prenant le bilan du Pacifique-Canadien et le bilan du National-Canadien, on constate qu'au même taux de dépréciation dans le compte d'immobilisation en bien-fonds, notre réserve de dépréciation serait de 900 millions de plus, je ne prétendais pas qu'il devrait en être ainsi. Je disais simplement que si vous calculiez suivant le même taux, vous constateriez la différence entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Avant que nous puissions discuter quel est le montant réel de la dépréciation non prévue, il vous faut encore faire une autre analyse des faits véritables, car cette somme de 900 millions peut varier de 150 millions dans un sens ou dans l'autre, selon l'analyse que vous faites, quand vous recourez à la comptabilité de renouvellement ou à la comptabilité de désaffection, plutôt que par la méthode de dépréciation uniforme. Je ne suis pas comptable; mais dites-moi, monsieur Toole, comment je m'en suis tiré?

M. TOOLE: Très bien.

M. FISHER: Les nouvelles gares de triage à buttes ou vos gares de triage, la commande centralisée de la circulation, l'utilisation des locomotives diesel ne représentent-elles pas de nouvelles dépenses auxquelles ne s'appliquerait pas l'ancienne dépréciation?

M. GORDON: Elles s'y appliquent dans la mesure où la dépréciation qui s'est produite en raison des locomotives à vapeur serait insuffisante pour contrebalancer l'achat des nouvelles locomotives diesel.

M. TOOLE: C'est juste.

M. GORDON: La dépréciation est insuffisante, voyez-vous. Prenons un autre exemple. Supposons que nous ayons une locomotive à vapeur qui nous a coûté $150,000. La locomotive de remplacement coûtera $250,000. Or, vous devez établir si la durée de la locomotive à vapeur et la période qu'a duré la dépréciation sont convenables par rapport à la nouvelle locomotive diesel ou bien si cette dernière, au coût de $250,000, accuse une inflation du prix? Achetez-vous la même chose? Vous avez deux éléments différents. Il y a l'élément d'inflation, au sujet duquel, comme je l'ai dit précédemment, les comptables se disputent encore. Quand je paie une locomotive diesel $250,000, est-ce que je n'achète pas la même chose que la locomotive à vapeur ou bien est-ce que j'achète à $250,000 la valeur dépréciée de l'argent?

Je vais vous donner un tuyau relativement au marché des valeurs. Si vous vous disposez jamais à préparer votre pension de retraite, monsieur Fisher, vous essaierez d'acheter des actions, vous obtiendrez le bilan, vous examinerez le genre d'affaires que fait la société et vous vous demanderez comment elle établit la dépréciation: renouvelle-t-elle son matériel? Le renouvelle-t-elle d'après une dépréciation fondée sur le nouveau prix ou sur l'ancien prix? En effet, cela fera une différence énorme dans les réserves pour dépréciation qu'aura la société et une grande différence dans la capacité de gains de la société.

M. CREAGHAN: Quel est le prix qu'utilise le National-Canadien? Le nouveau ou l'ancien?

M. GORDON: Nous défalquons l'ancien prix et nous utilisons ce que nous appelons «la durée». C'est une autre chose encore que nous avons là: toute une série de durées. Avez-vous les chiffres des durées, monsieur Toole? Nous utilisons différents chiffres de durée, suivant les divers articles. Je dois avoir une certaine connaissance de toutes ces choses; je ne sais pas encore si cela fait de moi un administrateur de chemin de fer, mais j'essaie de le devenir.

M. CREAGHAN: Vous vous en tirez très bien aujourd'hui.

M. GORDON: Comme je l'ai dit, j'apprends, sans doute. Si vous faites une défalcation pour une locomotive diesel, c'est sur la base de 4.65 p. 100 par année, ce qui donne approximativement une durée de 23 ans; mais quand nous en arrivons à une locomotive électrique, nous faisons une défalcation à 2.85 p. 100 par année, ce qui donne une durée approximative de 33 ans. Les wagons à marchandises ont une durée d'à peu près 33 ans et les wagons à voyageurs se déprécient au taux de 2.30 p. 100, le matériel de travail, à 3.50 p. 100 par année. L'ancienne locomotive à vapeur se dépréciait au taux de 3 p. 100 par année, ce qui donne une durée de 33⅓ ans. La Commission des transports a approuvé ces taux. Nous n'établissons pas nous-mêmes les taux. La Commission nous a dit quelle était sa formule.

M. CREAGHAN: Le Pacifique-Canadien utilise-t-il ces taux?

M. GORDON: Maintenant, oui. C'est là encore un autre élément qui rend impossible une comparaison exacte entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Je veux être juste, mais le Pacifique-Canadien jusqu'à 1956, suivait la méthode appelée dépréciation d'après l'utilisation. C'est une autre forme de dépréciation qui se fonde approximativement sur ceci: vous défalquez l'article de matériel relativement à l'usage que vous en faites durant l'année, la méthode a ce bon effet que vous portez au poste des dépenses une dépréciation représentant un montant élevé lorsque vos gains sont élevés, parce que, quand le transport est considérable, vous utilisez davantage votre matériel. Par conséquent, vous créez votre réserve dans les années prospères et, lorsque votre transport diminue, vous accumulez les réserves sur une base monétaire beaucoup moins considérable qu'auparavant. Il en résulte pour la société qui doit payer un dividende une bien meilleure chance de maintenir le dividende à un taux régulier, car les fluctuations des gains sont en partie absorbés par les fluctuations dans la dépréciation.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Dans votre synoptique des chemins de fer, en ce qui concerne l'excédent ou le déficit, la comparaison entre les quatre dernières années et les années antérieures n'est pas véridique.

M. GORDON: La comparaison entre les quatre dernières années et les années précédentes n'est pas véridique? Est-ce une assertion ou une question?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): C'est une question. Êtes-vous d'accord?

M. GORDON: Oui, dans la mesure où nos réserves pour dépréciation ont changé en 1956. N'ont-elles pas changé?

M. TOOLE: C'est exact.

M. GORDON: Avez-vous une estimation de la conséquence du changement?

M. TOOLE: Non. Je puis simplement dire qu'au cours de l'année 1956 même, nous avons calculé que la conséquence de la dépréciation comptable qui se serait autrement produite cette année-là était pratiquement nulle. Le changement a apporté une baisse dans les résultats de cette année-là. Nous n'avons pas essayé d'en retracer les conséquences au cours d'une année quelconque.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Si vous aviez continué à appliquer votre régime de comptabilité, quelle différence cela aurait-il fait?

M. GORDON: Il nous faudrait étudier la chose en détail; nous n'avons pas cru que cela en valait la peine ni que cela prouverait quelque chose. Cependant, je vais vous donner ma propre impression. Ma propre impression est que nous imputons davantage sur l'exploitation aujourd'hui; nous imputons davantage par suite des modifications que nous avons apportées à la dépréciation.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): En quelle année était-ce?

M. GORDON: Je n'aime pas donner une réponse positive, qui n'a pas été analysée.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je croyais que c'était en 1956.

M. GORDON: Le seul moment où nous aurions pu avoir une juste appréciation du changement était l'année même du changement. Après cela, on se perd.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'aimerais savoir si, en réalité, le changement de la méthode de comptabilité a fait augmenter le déficit que vous avez accusé l'an dernier.

M. GORDON: A mon avis, oui, mais je n'aimerais pas dire combien. Par hasard, auriez-vous le chiffre de la dépréciation pour 1956?

M. CREAGHAN: Je l'ai pour l'année 1957.

M. GORDON: Avez-vous le chiffre de la dépréciation?

M. CREAGHAN: Oui, la dépréciation globale a été de quelque 78 millions. C'était la première année d'application du programme.

M. GORDON: Avez-vous le rapport annuel?

M. HORNER (*Acadia*): Le rapport du vérificateur au Parlement?

M. GORDON: Alors, vous le voyez, nous imputons aujourd'hui la somme de 88 millions, plus une autre somme. Pour vous montrer que l'opération est encore plus complexe, il entre dans la dépréciation un montant qui représente la récupération. Nous avons eu beaucoup de récupération ces dernières années, à cause du remplacement des locomotives à vapeur par des locomotives diesel. Nous faisons de la récupération; l'an dernier, la récupération s'élevait à à peu près 20 millions. Est-ce là le montant que nous avons atteint?

M. TOOLE: Oui.

M. GORDON: Et ce montant a été crédité à la dépréciation?

M. CREAGHAN: Cela s'appelait des «biens».

M. GORDON: Le montant provient de là. La somme de 20 millions a été créditée à notre compte de dépréciation. On aurait pu prétendre que cette somme de 20 millions devait être créditée aux recettes ou qu'elle aurait dû réduire nos dépenses. Mais ce n'est pas ainsi que nous avons procédé. Le montant a servi à constituer notre compte de dépréciation.

M. MCPHILLIPS: Il s'agissait de la vente de rebuts.

M. GORDON: Oui, on a démoli des châteaux d'eau et le reste. Je regrette d'être aussi volubile, mais le sujet est extrêmement intéressant. Ces travaux influent constamment sur nos comptes et suscitent des commentaires sur ce qu'est une bonne comptabilité ou une mauvaise comptabilité. Je harcèle constamment M. Toole et nous argumentons sur la nature d'une bonne comptabilité. Je veux montrer des résultats et il veut être, j'allais dire «honnête»; il veut se montrer bon comptable et il insiste, par conséquent, pour imputer sur nos dépenses d'exploitation les frais de récupération. Lorsqu'on démolit un château d'eau ou une locomotive, les frais sont imputés sur nos dépenses d'exploitation; mais ce que nous en retirons, bien que nous vendions le métal et différentes pièces de rebut, est crédité à la réserve pour dépréciation et nos dépenses pour l'année courante n'en retirent aucun profit. Il y a quelques années, j'ai découvert que le personnel de l'exploitation—et nous le harcelons constamment, lui demandant pourquoi il ne fait pas d'argent—a une énorme quantité de matériel ferroviaire qu'on a laissé dormir, rouiller et se détériorer parce que les surintendants régionaux disaient: «Pourquoi démolirais-je un château d'eau et pourquoi ferais-je ceci et cela, quand les frais de démolition ne sont imputés et que je ne retire rien du rebut?» Cependant, c'était ne pas voir très loin, car nous laissions passer l'occasion de produire des pièces de rebut vendables, alors que ces pièces, si on les laisse dormir pendant des années, peuvent ne plus rien valoir. Je me suis donc adressé à M. Toole et lui ai dit: «Si vous devez être aussi pur, nous allons tous être purs et agir de la bonne façon. Nous allons vendre les rebuts et toucher l'argent.» En fin de compte—et c'est l'ironie du sort—il est arrivé que parce que nous agissons de

la façon régulière, ce seront nos successeurs à la direction du National-Canadien qui en retireront le profit; je ne fais que recevoir des coups en ce qui concerne mes dépenses d'exploitation.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question à poser. Je me demande si nous pourrions faire défalquer certaines sommes pour la dépréciation des années antérieures à 1956?

M. GORDON: Oui, les sommes apparaissent chaque année dans notre rapport annuel, quand les chiffres sont disponibles.

M. TOOLE: Les chiffres sont au bureau.

M. GORDON: Les chiffres paraissent chaque année dans le rapport annuel.

M. HORNER (*Acadia*): Il faudrait que je revienne en arrière et que je cherche dans les comptes de chaque année.

M. GORDON: Si vous voulez regarder à la page 20, vous allez voir un état semblable à celui qui apparaît dans chaque rapport annuel. Si cela vous plaît, je ferai préparer un état à votre intention.

M. HORNER (*Acadia*): Je puis sans difficulté jeter un coup d'œil, mais je me demande s'il ne serait pas possible que nous ayons ici les chiffres pour pouvoir faire des comparaisons, la documentation permettrait au Comité d'avoir une idée de la répercussion qu'a eue le taux accéléré de dépréciation depuis des années.

M. GORDON: Nous allons faire travailler quelqu'un là-dessus ce soir.

M. GRILLS: Ma question semble démodée...

M. GORDON: Je serais heureux d'entendre une question démodée.

M. GRILLS: Monsieur Gordon peut m'accuser d'appartenir à l'ancienne école. Nous sommes ici pour examiner le rapport du National-Canadien et nous établissons une comparaison entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Nous en avons le privilège. J'aimerais informer M. Gordon... j'ai un peu divergé d'opinion avec lui l'an dernier, étant politicien et lui étant président du National-Canadien...

M. GORDON: Et je ne suis pas politicien.

M. GRILLS: ...et il m'a attaqué et m'a demandé ce que je savais de la gestion d'un chemin de fer. Je lui ai dit que je n'en savais rien, mais que je représentais des gens qui en savaient quelque chose.

M. GORDON: Permettez-moi de vous reprendre sur ce point. J'ai dit que je ne connaissais rien de l'industrie laitière... et vous saviez ce que j'avais en vue.

M. GRILLS: Du moins, je puis dire ceci...

M. GORDON: C'est ce que j'ai dit, je m'en souviens.

M. GRILLS: Je cherchais à démontrer que notre industrie laitière peut n'être pas toujours rentable, c'est peut-être à cause de l'organisation; il doit en être ainsi; vous devriez donc aussi y songer. Mais j'aimerais demander combien de fois vous avez exprimé l'avis et combien de fois votre conseil de direction a exprimé l'avis que le National-Canadien devait être entièrement équipé de locomotives diesel? Le Pacifique-Canadien n'a pas agi aussi rapidement, il n'a pas été aussi hardi dans le programme de substitution. J'ai mis en doute votre jugement et celui du conseil d'administration; je me suis demandé si votre jugement était juste, si vous n'avez pas détruit ou mis au rebut une quantité de bonnes locomotives à vapeur et si une division quelconque du chemin de fer au Canada n'aurait pas pu continuer à employer, de façon économique, les locomotives à vapeur. Était-il pratique de faire le changement aussi rapidement?

M. GORDON: Eh bien, je pense que la question est excellente et qu'elle peut donner lieu à d'interminables divergences d'opinion. Tout ce que je puis vous dire, c'est ce que nous avons fait ou ce que nous n'avons pas fait, et vous pouvez vous former personnellement une opinion.

M. GRILLS: Je serai heureux d'entendre cela.

M. GORDON: Tout d'abord, lorsque nous avons commencé à employer des locomotives diesel, nous avons suivi une autre méthode que le Pacifique-Canadien. Nous avons décidé d'agir en nous fondant sur les services exploités plutôt que sur des considérations géographiques, et nous avons mis nos locomotives diesel dans le service qui donnait tout d'abord le meilleur rendement. Il n'en a pas été ainsi pour le Pacifique-Canadien. Il a décidé de procéder d'après des considérations géographiques. Il a pris certains secteurs du pays et les a munis exclusivement de locomotives diesel. C'était une question de jugement. Nous avons analysé les circonstances dans lesquelles nous nous trouvions et nous avons conclu que la meilleure façon de procéder était de considérer les services, c'est-à-dire les services qui donnaient le plus tôt le meilleur rendement. Avec le temps, toutefois, alors que la chose tirait à sa fin, nous avons dû décider si nous utiliserions entièrement des locomotives diesel. A mesure qu'avançait la réalisation de notre programme d'utilisation des locomotives diesel, comme nous nous y attendions, bien entendu, nous avons constaté que nous en arriverions à un point où les services d'entretien qu'exige l'emploi de la locomotive à vapeur deviendraient trop coûteux. Autrement dit, si on exploite un service, soit dans un secteur du pays, soit dans une partie du pays, il arrive un moment où le service utilise des locomotives diesel dans une proportion de 80 à 90 p. 100. Les frais d'utilisation de quelques locomotives à vapeur ne seront jamais qu'exorbitants en considération de ce qu'ils étaient auparavant.

M. GRILLS: Ne serait-il pas possible de garder dans une région un plus fort pourcentage de locomotives à vapeur, tout en munissant un secteur de locomotives diesel?

M. GORDON: Oui, cela aurait été parfaitement possible, mais que la méthode fût meilleure, chacun est libre d'en juger. Du point de vue de notre économie, nous ne pensions pas que la méthode fût meilleure. Il y avait à considérer un autre élément important. Nous avons vu bientôt que le moment viendrait où les achats de locomotives diesel par le Pacifique-Canadien et par nous-mêmes diminueraient rapidement et où nous perdrions l'avantage que nous obtenions en matière de prix pour les fortes commandes. En d'autres termes, nous pouvions acheter 1,000 locomotives diesel à un prix unitaire beaucoup moindre que si nous en achetions 100. Comme nous en arrivions au point où nous effectuions les achats qui devaient compléter le programme, nous avons constaté que nous paierions beaucoup moins par locomotive que nous n'aurions eu à payer aujourd'hui, car la capacité de fabrication des locomotives diesel au Canada a beaucoup diminué maintenant.

M. GRILLS: Cela peut paraître exact, mais ne me semble pas très pratique.. Pourquoi vouliez-vous acheter plus de locomotives s'il n'était pas pratique de les employer?

M. GORDON: Non, non, je n'ai pas dit cela. La raison pour laquelle nous achetons davantage tient à notre rythme de transformation.

M. GRILLS: Vous payez toujours de l'intérêt sur les capitaux que vous avez empruntés?

M. GORDON: C'est juste, mais l'analyse des économies a révélé deux choses: que les économies que nous réalisions en utilisant la locomotive diesel, ainsi que les économies que nous réalisions en en achetant en grande quantité, dépassaient de beaucounp la perte globale que nous éprouvions à garder en service les locomotives à vapeur tant qu'elles dureraient. Me suivez-vous?

M. GRILLS: Vous êtes certain que ce n'était pas un projet visant à édifier un empire?

M. GORDON: J'en suis absolument certain. Ne croyez pas un instant que la décision a été prise par un seul homme, nommément Donald Gordon. Non, non.

Les décisions ont été prises à la suite d'analyses très soigneuses de la part de tous les fonctionnaires responsables et je puis produire rapport sur rapport sur l'aspect économique du programme, question que j'ai étudiée moi-même avec soin et qu'ont étudiée d'autres fonctionnaires qui avaient charge de ce travail. Il est arrivé que la ligne de conduite que nous avons suivie promettait les meilleurs résultats, du point de vue de l'économie. M. Grayston a eu beaucoup à faire avec le programme. Je me demande s'il voudrait ajouter quelque chose à ce que j'ai dit.

M. H. C. GRAYSTON (*vice-président, transport et entretien*): Je pense que vous avez très bien expliqué la chose. A la fin d'un programme comme celui de l'utilisation des locomotives diesel, vous arrivez à un point où il y a un avantage résiduel, qui montre clairement que vous devez terminer le programme le plus rapidement possible.

M. GRILLS: Je puis comprendre cela, mais vous aviez dans tout le pays des services d'entretien pour tous ces genres de locomotives et je me demandais s'il n'aurait pas été pratique, dans une région, d'utiliser ces locomotives à vapeur, qui pouvaient servir pendant des années, mais qui ont été apparemment une perte totale, ce qui vous a permis de dire que le National-Canadien était un chemin de fer entièrement pourvu de locomotives diesel.

M. GRAYSTON: Eh bien, il y a la question de l'économie, comme l'a dit M. Gordon et les raisons d'économie nous ont montré ce que nous devions faire.

M. GORDON: Permettez-moi de vous donner un exemple.

M. CREAGHAN: Je me demandais s'il ne pouvait pas y avoir du ressentiment dans différentes régions. Je puis imaginer que si vous aviez pourvu l'Ouest du Canada de locomotives diesels et aviez laissé de côté le centre et l'Est du Canada, on aurait pu éprouver du ressentiment.

M. GORDON: Non, cette considération n'a pas joué. Mais permettez-moi de vous donner des exemples. Tout d'abord, vous devez vous rendre compte que le programme n'a pas surgi soudainement. Après tout, nous avons été à la tâche dix ans, de sorte qu'une question d'une année ou deux, bien qu'on puisse en parler, n'est pas tellement importante, car, après tout, il nous a fallu dix ans pour la réalisation; le programme a donc été élaboré graduellement, à tous points de vue.

M. GRILLS: Le Pacifique-Canadien n'a pas procédé de la même façon.

M. GORDON: C'est juste.

M. PASCOE: J'aimerais revenir au rapport, à la page 3.

M. GORDON: Laissez-moi vous donner un exemple important à propos de l'économie. Au cours de l'élaboration du programme, comme M. Grayston s'en souviendra, nous nous proposions d'acheter des locomotives diesel, à certaine date, pour la région de l'Ouest. Mais comme nous surveillions le marché, nous avons découvert que le prix du carburant à moteur diesel et celui du carburant de soute C avaient soudainement descendu beaucoup plus bas que nous n'avions prévu dans nos calculs. A cause de cela, en cherchant, nous avons appris que les locomotives brûlant du pétrole dans l'Ouest du Canada pouvaient produire autant d'économie que les locomotives diesel. Par conséquent, nous avons interrompu le programme. Je pense que nous l'avons retardé de trois ans.

M. GRAYSTON: Oui, d'environ trois ans.

M. GORDON: Tant que nous avons pu établir que nos locomotives à vapeur brûlant du pétrole, compte tenu du coût du pétrole, etc., dans nos calculs, pouvaient nous coûter comparativement la même chose que les locomotives diesel, nous nous en sommes tenus aux locomotives à vapeur. Ce n'est que lorsque le programme eut atteint le point où nous pouvions vraiment accuser

des économies que nous avons muni cette région de locomotives diesel. Nous n'avons pas procédé par coup de tête, simplement pour l'amour des locomotives diesel!

M. GRILLS: La chose ne me semble pas pratique. Et s'il existe une si forte concurrence entre vous et le Pacifique-Canadien, pourquoi n'avoir pas continué et n'avoir pas sollicité des affaires? Il me semble que les deux choses ne vont pas ensemble.

M. GORDON: Voulez-vous dire que nous ne sollicitons pas d'affaires?

M. GRILLS: Oui, de la façon qui devrait être.

M. GORDON: J'aimerais bien que vous me donniez des exemples.

M. GRILLS: Je vais prendre mon propre exemple. J'emploie beaucoup de wagons à marchandise à partir de Belleville, mais le jour n'est pas encore venu où un agent d'expédition du National-Canadien m'aura sollicité. J'accorde des affaires au National-Canadien, mais ce n'est ps par voie de sollicitation.

M. GORDON: J'aimerais bien en entendre davantage à ce propos. J'ai l'impression que c'était là une des raisons de notre réorganisation. Nous avons un important service de sollicitation des ventes et, depuis six mois, nous avons remanié tout notre service. Nous procédons maintenant avec toute l'ardeur possible. Si vous me dites que l'effet ne s'en fait pas encore sentir, j'aurai quelque chose à dire à notre service des ventes, à mon retour.

M. GRILLS: Je n'ai jamais été sollicité par un agent de transport du National-Canadien.

M. GORDON: Avez-vous été sollicité par un agent du Pacifique-Canadien?

M. GRILLS: Parfaitement. Et je suis un partisan du National-Canadien.

M. GORDON: Quand serez-vous de retour à Belleville?

M. GRILLS: N'importe quel jour où vous voudrez m'y rencontrer.

M. GORDON: J'y enverrai un solliciteur de transport le même matin.

Le PRÉSIDENT: A la page 6, on parle d'un nouveau concept des ventes. Tenons-nous-en donc maintenant à un article du programme.

M. HORNER (*Acadia*): Quand le président parle de gros achats, que veut-il dire? Si je comprends bien, le National-Canadien a quelque 2,100 locomotives diesel. Est-ce exact?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Vous n'avez certainement pas acheté tout cela en une seule grosse commande?

M. GORDON: Le temps des gros achats de locomotives diesel est pour nous révolu. Quel était notre total? Nous en avons eu de 200 à 300, dans cette catégorie.

M. GRAYSTON: Je le pense.

M. GORDON: Je pense que nous en avons acheté de 300 à 350 en une année.

M. HORNER (*Acadia*): Autrement dit, lorsque vous parliez de prix réduits que vous obteniez pour les gros achats, une telle quantité constituerait un gros achat?

M. GORDON: Oui. Trois cents locomotives diesel au prix unitaire d'environ $180,000, cela équivaudrait à environ 55 millions.

M. HORNER (*Acadia*): C'est beaucoup d'argent. Je veux simplement entrer davantage dans le sujet, si je le puis. J'ai vu récemment, dans la revue *Track*, qu'on venait de vous livrer 123 nouvelles locomotives diesel. Je vois ici dans le rapport du Pacifique-Canadien que la société a encore en service 364 locomotives à vapeur et qu'elle n'a que 1,000 locomotives diesel. Comment ces chiffres se comparent-ils? Est-ce que le Pacifique-Canadien transporte tellement moins de marchandises qu'il peut s'arranger avec tellement moins de locomotives diesel?

M. GORDON: Au moment où ce rapport a paru, le Pacifique-Canadien n'avait pas terminé la réalisation de son programme d'utilisation de locomotives diesel. Il s'agit simplement de savoir quand la société terminera l'exécution du programme.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez dit précédemment que vous aviez peut-être trop de locomotives diesel, c'est-à-dire à peu près de 50 à 75 de trop pour le transport actuel.

M. GORDON: Il faut vous rappeler que le National-Canadien est un chemin de fer beaucoup plus considérable que le Pacifique-Canadien. Le rapport est d'à peu près 60 à 40. A la fin de l'année, je pense, nous avons 2,134 locomotives diesel. Je dirais donc qu'au niveau actuel de transport, nous aurions de 32 à 44 locomotives diesel qui ne sont pas complètement utilisées; mais la situation pourrait changer en deux mois. Il ne faudrait pas un gros changement pour que nous utilisions ces 20 ou ces 30 locomotives diesel.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, mais je pense que l'idée qu'on aurait eue d'utiliser certaines des locomotives à vapeur les moins usées dans une certaine région, ce qui aurait permis une utilisation plus rationnelle des mises de fonds, avait du bon.

M. GORDON: Non, si vous considérez l'économie dans son ensemble. Il ne suffit pas simplement d'employer une locomotive à vapeur; il y a d'autres choses qui accompagnent cet emploi. Il faut entretenir des châteaux d'eau, des chutes à charbon, des dispensateurs de pétrole, et encore d'autres choses.

M. GRILLS: Que dire de l'intérêt sur les placements?

M. GORDON: Il en est tenu compte dans l'économie.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous avons admis que le remplacement des locomotives à vapeur par des locomotives diesel est bien fondé; nous avons donc, au cours des années, à faire confiance aux conseillers économiques du chemin de fer, qui consacrent beaucoup de temps au sujet. Je ne pense pas que, à titre de membre du Comité, nous devrions contester avec trop de rigueur la méthode adoptée. Je sais que je suis trop homme politique pour m'y connaître beaucoup sur cet aspect de l'exploitation des chemins de fer. Si nous décidons que le principe de l'utilisation des locomotives diesel en général n'était pas judicieux, alors c'est autre chose. Mais si le principe est judicieux—et les conseillers du président l'ont démontré, ils ont étudié les considérations d'ordre économique et tous les éléments qui ont été mentionnés—je pense que nous devons admettre que cette méthode est assez efficace.

M. PASCOE: Monsieur le président, afin que nous ne nous écartions pas du programme des délibérations, je vais remettre ma question principale à plus tard. Au sujet du remplacement des locomotives à vapeur par des locomotives diesel, qu'advient-il des anciennes rotondes? Sont-elles éliminées complètement? Aujourd'hui, à Moose-Jaw, le Pacifique-Canadien a loué sa grosse rotonde pour l'entreposage du blé. Quelle est la situation en ce qui concerne le National-Canadien?

M. GORDON: Elles disparaissent, en attendant que nous puissions les consacrer à d'autres usages.

M. PASCOE: Les vendez-vous?

M. GORDON: Nous allons certainement les mettre en vente si nous ne pouvons les utiliser. Avez-vous dit que le Pacifique-Canadien loue une rotonde?

M. PASCOE: Le Pacifique-Canadien loue la rotonde pour l'entreposage du blé. Je me demande si c'est un bail à long terme.

M. GORDON: Je ne saurais le dire. Mais j'imagine, s'il s'agit de rebut, que la société loue la rotonde au prix qu'elle peut toucher.

M. PASCOE: En avez-vous loué?

M. GRAYSTON: Nous avons reçu plusieurs demandes de renseignement au sujet de la location. Je crois qu'une ou deux sont en partie louées.

M. FORBES: L'une d'entre elles est louée à Dauphin, aux *United Grain Growers*, pour l'entreposage des céréales. Pourriez-vous nous dire quel loyer vous recevez pour ce bâtiment?

M. GORDON: Je n'ai pas le chiffre en main.

M. FORBES: La transaction a eu lieu l'automne dernier.

M. GORDON: Elle serait inscrite dans nos dossiers. Personnellement, je ne suis pas au courant de la question. La location doit s'être faite au prix courant du marché, quel que soit le prix du loyer pour un bâtiment de ce genre.

M. FORBES: Nous savons quel prix touchent les sociétés de grain pour l'entreposage, mais nous nous demandions ce que vous obteniez pour la location?

M. GORDON: Je ne sais pas au juste si la société de grain aimerait que nous révélions ce que nous touchons pour la location.

M. FORBES: La chose fait partie de l'exploitation du National-Canadien, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oh, oui.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais revenir au mémoire financier que M. Gordon nous a présenté. Il me semble que vous y indiquez comme un des éléments ayant modifié la situation depuis que vous avez pris la direction du chemin de fer la concurrence accrue des autres moyens de transport. Vous avez aussi signalé, me semble-t-il, qu'au cours des dernières années, vos prédictions relativement aux affaires que réservait l'avenir, ne se sont pas réalisées, c'est-à-dire que vous n'avez pas réalisé toutes les affaires que vous prévoyiez. Ces deux choses sont-elles vraies, d'une façon générale?

M. GORDON: Mais, oui. Nous devons sans doute examiner ici ce dont nous parlons.

M. FISHER: Il y a différentes choses.

M. GORDON: Oui. Les prévisions que nous avions établies quant au taux d'accroissement de l'économie canadienne se fondaient sur d'autres genres de prévisions. D'une façon générale, je pourrais dire, je crois, que nous ne nous sommes pas plus trompés, et en réalité nous nous sommes moins trompés, que bien d'autres qui avaient fait des pronostics.

M. FISHER: Qui prépare les prévisions?

M. GORDON: M. Wahn va vous expliquer cela.

M. WAHN: Nous établissons des prévisions à l'égard du produit national brut une année d'avance. Pour l'année qui s'en vient, nous établissons des prévisions dans quatre secteurs principaux: les dépenses globales du consommateur; les immobilisations des entreprises, soit en capitaux fixes, soit en stocks; le programme de construction d'habitations; les dépenses aux trois échelons de gouvernement; enfin, les exportations, les dépenses de l'étranger en retour de nos marchandises. Nous n'avons qu'un nombre limité d'économistes et nous nous en remettons donc aux renseignements provenant d'autres organismes, organismes de l'État et autres sources. L'an dernier, nous avons estimé que le produit national brut serait de 6 p. 100 plus considérable qu'en 1959. Je pense que la même erreur a été commise par nos collègues du gouvernement et des banques, autant que je puisse en juger, par l'industrie de la pâte de bois et du papier et aussi par les grosses sociétés du pays.

Nous avons essayé d'analyser l'insuccès. Il se rattachait en partie au programme des immobilisations. Comme vous le savez peut-être, le ministère du Commerce, conjointement avec le Bureau fédéral de la statistique, fait à la fin de chaque année un relevé des placements de capitaux. Il s'adresse aux principales maisons et tâche de savoir qu'elles seront les dépenses d'immobilisations

pour l'année suivante. En général, les hommes d'affaires pensaient que l'année 1960 serait une bonne année pour les placements de capitaux. Bien entendu, personne ne prévoyait le fléchissement des dépenses, soit pour les usines, soit pour le matériel, soit encore dans la construction domiciliaire. Cependant, comme je l'ai dit précédemment, la construction domiciliaire a baissé de 15 p. 100 et, si on écarte l'élément du prix, de 17 p. 100; les dépenses pour le matériel ont aussi baissé légèrement.

Nous avons réuni ces estimations, qui avaient été faites par les autorités impartiales, afin d'établir nos prévisions économiques et nous avons obtenu à l'égard du produit national brut et des recettes du National-Canadien des revenus plus élevés que ce qui s'est produit en réalité. Si vous examinez le graphique à la page 2 ou 3, en face de vous, vous verrez que dans le deuxième trimestre de l'année nos revenus ont baissé considérablement. La baisse était attribuable à plusieurs choses. Le programme de construction domiciliaire a décliné; nos expéditions de bois d'œuvre, de matériaux de construction, de sable et de gravier ont diminué. Nos expéditions de ciment ont baissé de beaucoup, d'environ 20 p. 100, je pense. Rien de cela ne pouvait être prévu quand nous avons fait les prévisions.

Une autre chose qui a aggravé le problème, c'est que, d'une façon générale, on a laissé diminuer les stocks des entreprises commerciales. Généralement, quand cela arrive, les sociétés de transport en souffrent à trois point de vue. Les marchandises ne sont pas transportées du producteur primaire au grossiste, du grossiste au détaillant, du détaillant au consommateur, suivant le cas. Ainsi, quand on liquide les stocks, les organismes de transport en souffrent beaucoup. Par contre, quand on ajoute aux stocks, nos affaires prospèrent rapidement.

Messieurs, tout ce que je dis, c'est que nous avons eu une régression qui, je crois, n'était pas prévue au pays, ni aux États-Unis, que je sache. Une autre cause première a été la grève des aciéries aux États-Unis, dans le trimestre précédant les prévisions, et dont les conséquences ne se reflétaient pas dans nos prévisions.

M. FISHER: M. Gordon nous a dit que, contrairement au Pacifique-Canadien, le National-Canadien est particulièrement sensible aux régression économiques et que, lorsqu'il y a une reprise de l'économie, le National-Canadien se révèle plus souple que le Pacifique-Canadien. Dans ces conditions, ne pourrait-on pas en examinant ce qui s'est passé ces dernières années, critiquer vos prévisions en disant qu'elles sont en général trop optimistes.

M. WAHN: Non, monsieur.

M. GORDON: Je ne le pense pas. Je m'empresse de dire que nous ne sommes pas meilleurs prophètes que les autres. Je ne prétends pas être plus sage qu'un autre quad il s'agit de prévoir. Nous nous trouvons dans des situations embarrassantes comme celle-là. Outre les éléments qu'a mentionnés M. Wahn, j'ai l'un des derniers rapports sur la situation. Nous avons ici toute une série de graphiques; n'importe qui peut prendre un graphique, l'étudier et tirer une conclusion. La conclusion dépendre de votre attitude générale ou de votre savoir. Toutefois, on peut y voir tout ce qu'on veut; tout ce qu'il y a, ce sont des tendances. Personne ne peut dire définitivement de quoi il s'agit. C'est ainsi que sont les marchés des valeurs. Si nous pouvions juger avec exactitude, nous ne serions pas dans l'entreprise ferroviaire. On doit faire de son mieux.

J'avais donc commencé à dire que, dans l'entreprise ferroviaire, nous rencontrons aussi cet autre élément. Nous faisons une estimation après enquête auprès de nos expéditeurs; nous tâchons de nous former avec eux une idée de ce qu'ils feront éventuellement. Par exemple,nous nous préparions au transport du minerai de fer. Nos expéditeurs de minerai de fer nous avaient fourni des chiffres assez considérables. Il est arrivé que les chiffres dépassaient de beaucoup la réalisé. Je le répète, nous devons nous préparer en conséquence, car

nous devons fournir le service. Les clients comptent sur nous; nous nous fions à leurs estimations, mais celles-ci sont parfois erronées. Il en est de même du blé. Nous nous préparons à l'expédition du blé et le Seigneur n'envoie pas toujours assez de soleil et de pluie, et nous n'obtenons pas le blé sur lequel nous comptions. D'autre part, il arrive qu'il nous en envoie trop. Mais le mieux que nous puissions faire, c'est de prévoir comment nous allons le transporter. Nous pouvons retenir 2,000, 3,000 ou 4,000 wagons pour le blé, et nous pouvons nous tromper grossièrement. Cependant, nous faisons de notre mieux avec les renseignements que nous pouvons obtenir. C'est là un des risques de l'entreprise.

M. FISHER: Vous prétendez que le National-Canadien ne s'est pas plus trompé que les autres pronostiqueurs, y compris le gouvernement?

M. GORDON: Je puis certainement le prouver. En réalité, je suis prêt à dire qu'en certaines de nos prévisions nous avons fait mieux. Mais nous avons fait pire aussi. Cependant, je pense que notre moyenne est assez bonne.

M. FISHER: Que dites-vous d ufait que la concurrence vous encercle, comme le montre le changement advenu dans votre transport mixte?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Êtes-vous bons dans ces pronostics?

M. GORDON: Pas autant que je l'aimerais.

Si nous revenons à l'entreprise du camionnage, je dirai que nous avons sous-estimé, je pense, l'ingéniosité et la détermination de nos amis les camionneurs. Si nous avions commencé il y a dix ans, nous aurions eu plus de camionnage que nous n'en avons. Nous avons sous-estimé le progrès énorme des lignes aériennes. Il y a dix ans, personne n'était disposé à nous parler des avions à réaction et de ce qu'on ferait. Mais nous n'étions pas plus fautifs en cela que les autres. Nous ne savions pas que le transport par avion nous enlèverait autant de voyageurs.

M. FISHER: Maintenant, vous nous avez fourni une analyse complète et honnête de votre situation financière, de vos faiblesses par rapport au Pacifique-Canadien, et vous nous avez dit que vous voulez un changement dans la structure de la dette du chemin de fer ou que vous croyez qu'un changement devrait y être apporté. Comment pouvons-nous nous fier à l'exactitude des plans que prépare en ce moment le National-Canadien, dans ces deux domaines, à la lumière du passé?

M. GORDON: Je pense que vous devez avoir confiance dans la direction, que vous devez lui accorder la même confiance que vous croyez devoir donner à la Compagnie de Téléphone Bell, au Pacifique-Canadien, à l'industrie de la pâte de bois et du papier ou à toute autre industrie. Vous devez décider si vous croyez que vous avez ou non une administration convenable, compétente et efficace.

M. FISHER: Eh bien, nous avons nos vues à ce propos.

Le PRÉSIDENT: A propos de la concurrence—et je parle à titre de membre du Comité, non pas à titre de président—est-ce que cela ne vous nuirait pas davantage si vous étiez trop pessimistes, plutôt que de prêter à la critique pour trop d'optimisme? Je me rappelle le temps où j'étais en affaires; nous avions beaucoup de difficulté à obtenir des wagons pour l'expédition du papier-journal. Je me rappelle qu'en bien des occasions—et je suis certain que d'autres membres du Comité se le rappellent—pendant des années on a entendu rugir au Parlement, parce qu'il n'y avait pas suffisamment de wagons. Je me rappelle des cas où les deux chemins de fer n'avaient pas été assez optimistes; parce que nous avions une récolte magnifique et que les conditions exigeaient de fortes expéditions de papier-journal et de minerai de fer, nous avons dû faire venir 150 wagons des États-Unis. La situation était désespérée et, en réalité, de

nombreuses sociétés ont passé du Pacifique-Canadien au National-Canadien et du National-Canadien au Pacifique-Canadien, suivant le nombre de wagons que celle des deux sociétés pouvait leur fournir dans le temps. J'ai passé par là moi-même et je demande, à titre de membre du Comité, s'il n'est pas dans la nature de l'entreprise ferroviaire de fournir des services et de se préparer à la concurrence?

Vous devez être prêts à donner le service si vous voulez retenir votre place dans la concurrence que suscitent les autres moyens de transports, et vous devez avoir quelques réserves. C'est la même chose dans les entreprises d'énergie hydro-électrique. Vous ne pouvez calculer exactement la quantité que vous emploierez. Si nous étions tous assez sages pour cela, nous ne ferions que perdre notre temps en siégeant au Parlement, alors que nous voudrions faire de l'argent. Nous serions de très bons pronostiqueurs, mais j'ai entendu des députés faisant des discours en temps d'élection, annonçant les conditions merveilleuses qui se préparaient, les années d'abondance et la grande prospérité, puis, les années suivantes, ils s'excusaient pendant les sessions parce que leurs prévisions avaient été erronées. Je ne suppose pas que nous attendions davantage d'un être humain dans les affaires que d'un être humain en politique. Au sujet de l'opportunité d'avoir un certain surplus, je serais moi-même très troublé si le National-Canadien n'était pas en lieu de fournir les services et de soutenir la concurrence.

M. FISHER: Mais nous avons ici un chemin de fer qui perd du terrain dans tous les domaines par suite de la concurrence, malgré de grandes dépenses. Je suis certain que, dans la région des Grands lacs, vous n'accumuliez pas des déficits chaque année.

M. GORDON: Vous dites que nous perdons du terrain par suite de la concurrence; mais, tout proportion gardée, nous ne perdons pas plus de terrain que les autres chemins de fer. Notre part du marché du transport est supérieure à la moyenne, surtout si on considère ce qui se passe aux États-Unis, et elle est aussi bonne, sinon meilleure, que celle du Pacifique-Canadien. Relativement à ce qu'a dit M. Rowe, je me souviens qu'en 1955 ou 1956, lorsque la pénurie des wagons-marchandises est devenue si aiguë, feu M. C. D. Howe a décrété l'urgence nationale et a désigné dans l'Ouest un contrôleur du transport. Celui-ci est allé dans l'Ouest et a créé une belle confusion, mais c'est là histoire.

M. FISHER: Tout cela est très bien pour défendre la position du National-Canadien, mais votre administration des quatre dernières années a réussi à accumuler d'énormes déficits.

Le PRÉSIDENT: Je puis remonter beaucoup plus loin en arrière. Je me rappelle le temps où, il y a trente-cinq ans, nous accumulions un déficit d'un million par semaine; c'était avant que vous entriez au Parlement.

M. FISHER: Longtemps avant.

Le PRÉSIDENT: Nous accumulions alors un déficit d'un million par semaine et le dollar valait dans le temps ce que valent deux ou trois dollars aujourd'hui.

M. GORDON: Monsieur Fisher, nous discutons afin de savoir si les immobilisations, au cours des années dont vous parlez, ont été faites avec prudence?

M. FISHER: Exactement.

M. GORDON: Je pense que la question est parfaitement justifiable et je ne m'oppose pas à essayer d'y répondre. Je ne tente pas le moins du monde de dire que l'administration du National-Canadien a atteint la perfection. Je ne le voudrais pas, car avec la perfection commence la déchéance.

Il faut toujours lutter et faire de son mieux quand on doit juger et je pense que nous avons jugé tout aussi bien que nos concurrents. Si vous voulez savoir si le National-Canadien est un chemin de fer efficace, je vous dirais

de ne pas me le demander, mais de le demander à nos concurrents. Interrogez le Pacifique-Canadien. Faites venir ici M. Crump et demandez-lui si je suis compétent.

M. FISHER: J'aimerais le faire.

M. GORDON: Rien ne vous en empêche.

M. FISHER: Il redoute l'entreprise d'État.

M. GORDON: Si vous voulez des preuves de l'efficacité on de l'inefficacité du National-Canadien, si vous demandez si le National-Canadien est aussi efficace que ses concurrents, demandez donc à M. Crump.

M. FISHER: Il dit que l'entreprise d'État rend un bien mauvais service aux habitants du Canada.

Le PRÉSIDENT: Il peut avoir raison sur le principe de l'entreprise d'État, mais nous avons un chemin de fer qu'il faut exploiter.

M. GORDON: J'aimerais que les membres du Comité se rappellent que je n'ai pas inventé la locomotive diesel. Je n'ai pas produit la concurrence. Je n'ai pas préparé la confusion financière dans laquelle se trouvait le National-Canadien quand j'en ai pris la direction. J'en ai hérité. Ce que j'ai fait, ce qu'a fait le direction du National-Canadien, a été de lutter pour adapter le réseau au milieu.

La locomotive diesel est une réalité. Si j'avais eu quelque chose à faire avec la locomotive en 1950, je l'aurais immergée dans l'océan Atlantique. Mais nous devions vous rendre compte que la locomotive diesel allait révolutionner toute l'industrie. Nous devions aussi nous rendre compte que les lignes aériennes mettaient au point des techniques améliorées et allaient amoindrir le transport des voyageurs. Les lignes aériennes se sont mises à construire des avions qui coûtaient 6 millions, 7 millions et 8 millions chacun. Qui eût jamais songé à ce genre de concurrence? Ni moi, ni d'autres, je pense.

Ce que j'essaie de faire et ce qu'essaie de faire la direction est de nous adapter dans la vie aux changements qui se sont produits. Nous devions nous adapter à l'avènement de la locomotive diesel, des complications sans fin dans bien des domaines, de nouveaux genres de voies ferrées, un nouveau mode de signalisation, un nouveau système d'expédition et un nouveau genre de communications. Ce que nous avons essayé de faire est une adaptation à l'élément humain et à celui de la collectivité, avec autant d'égards que possible. Je pense que nous y sommes arrivés et je suis prêt à prétendre que nous y sommes arrivés aussi bien que quiconque aurait tenté de le faire. Je ne parle pas de moi-même mais de l'équipe d'administrateurs du National-Canadien; je suis prêt à déclarer ici catégoriquement qu'il n'existe pas de meilleur groupe de cheminots sur le continent que celui qu'on trouve dans le réseau du National-Canadien. Je parle du personnel de surveillance et des employés, en descendant jusqu'aux préposés à l'entretien. Il n'y a pas de meilleurs cheminots sur le continent. Vous ne pouvez pas les juger, mais nos concurrents le peuvent. C'est d'après cela que je me forme une opinion; je sais qu'ils nous considèrent.

M. FISHER: Dans le passé, lorsque vous avez comparu devant le Comité, vous avez toujours demandé qu'on vous jugeât à la mesure des entreprises privées, bien que votre société fût une entreprise publique.

M. GORDON: Pas du tout. J'ai toujours dit que le National-Canadien existe en vertu d'une loi et que la loi qui a créé le National-Canadien a produit un organisme qui se fonde et se modèle sur l'entreprise privée. L'organisme a son propre conseil d'administration et aux directeurs est confiée la gestion commerciale des biens suivant le mode de l'entreprise privée. Ce n'est pas moi qui en ai décidé. La gestion est mon affaire. J'ai dirigé le chemin de fer, l'équipe de gestion et le conseil d'administration, les instructions découlant de la loi qui veut que le chemin de fer soit exploité comme une entreprise

privée. Par entreprise privée, je veux dire, comme je l'indique dans mon mémoire, que l'élément profit est une norme appropriée, tout bien considéré; nous devons tenir compte du dollar et songer au rendement que nous donnent nos placements, tout autant que quiconque. C'est ce que j'essaie de faire.

M. FISHER: Nous revenons encore au fait que, ces dernières années, vous ne réalisez pas de bénéfice.

M. GORDON: Permettez-moi de vous donner une explication. Je me rappelle une occasion où, dans le nord de l'Ontario, nous délibérions pour trouver comment nous pourrions établir un train-marchandises rapide. Nous croyions avoir atteint le moment propice dans la technologie, en matière d'utilisation des locomotives diesel, de signalisation, de voies et de toutes les choses pour lesquelles nous avions dépensé de l'argent pendant des années, et nos hauts fonctionnaires ont finalement conclu que nous pouvions immobiliser des capitaux, relativement à ce train, de façon à soutenir la concurrence. Nous avons donc étudié comment nous pourrions l'accomplir. Nous croyions que la meilleure façon était de voir si nous pouvions prendre l'avantage sur nos concurrents en montrant que nous avions un service plus rapide que quiconque et nous avons calculé qu'avec une gestion soigneuse, nous pouvions peut-être abréger le temps de 24 heures. Nous avons mis au point ce que nous appelons, «le train-marchandises accéléré». Or, qu'est-il arrivé? Nous avons voulu expliquer à nos équipes d'exploitation ce qui se passait, parce que nous devions modifier l'horaire, nous devions accélérer nos trains et nos équipes devaient s'adapter à la chose. Nous nous sommes entretenus avec notre personnel. Tout cela s'est passé dans le nord de l'Ontario. Tandis que nous discutions à l'échelon supérieur, c'est-à-dire à l'échelon du président général, à Toronto, avec notre personnel, un certain monsieur encouragea les travailleurs à faire une grève perlée. Il a pris la parole à la Chambre des communes et il a fanfaronné à ce sujet, avec le résultat que nous avons perdu notre avantage. Le Pacifique-Canadien a eu la finesse de voir ce que nous allions faire; au lieu que pouvoir donner plus d'emplois et obtenir plus de transport, nous avons échoué. C'est là une des raisons pour lesquelles nous avons des difficultés, monsieur Fisher.

M. FISHER: J'aimerais vous signaler que l'an dernier, devant le Comité, vous aviez promis que s'il devait y avoir une désorganisation ou un changement qui toucherait principalement les agglomérations dépendant des chemins de fer, les agglomérations et les employés en seraient avisés.

M. GORDON: C'est exactement ce que nous étions en train de faire.

M. FISHER: Vous donnez un avis de combien de temps?

M. GORDON: En pratique, le préavis est dicté par les circonstances. Les délibérations continuaient toujours et, en pratique, l'avis, comme je vous l'ai dit l'an dernier, est celui qu'exigent nos conventions avec les employés. Dans nos conventions avec eux, nous avons élaboré une méthode qui exige clairement qu'avis soit donné relativement à tout changement. Les divers changements sont complexes; ils varient de métier en métier, de circonstance en circonstance. L'expérience nous a montré que ce n'est qu'après avoir donné l'avis que nous pouvons présumer que les travailleurs organisés le reconnaissent comme valable. C'est ainsi qu'il doit en être. Telle est la convention. Mais lorsque nous commençons d'avance à délibérer avec les employés et que quelqu'un s'immisce dans l'affaire, il y a toujours des difficultés, comme je vous l'ai dit l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous discutons le sujet des relations avec le personnel et les employés.

M. FISHER: Je le sais, mais M. Gordon a amené le sujet.

M. GORDON: Je vous demande pardon, j'ai répondu à votre question.

M. FISHER: Mais vous avez cité un cas particulier au sujet des employés. En ce qui concerne la vantardise à la Chambre des communes, monsieur le

président, pour parler franchement, vous nous avez promis, à la Chambre des communes, que vous donneriez un préavis de neuf jours aux agglomérations et aux groupes d'employés.

M. GORDON: De quelle agglomération parlez-vous?

M. FISHER: De Capreol.

M.GORDON: De quelle question parlez-vous? Vos chiffres sont grandement exagérés. Je puis produire le compte rendu, page après page.

M. FISHER: Ce sont là les chiffres que j'ai reçus du représentant des employés de la région et ce sont les communications que j'ai reçues de la ville.

M. GORDON: Pourquoi ne vous êtes-vous pas adressé à la direction?

M. FISHER: Pourquoi la direction ne s'est-elle pas adressée aux employés?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Nous nous écartons du sujet.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je pense que vous vous écartez un peu du sujet.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'aimerais poser certaines questions.

Le PRÉSIDENT: Cela va nous prendre beaucoup de temps. Nous avons consacré cinq heures à cette page.

M. HORNER (*Acadia*): Il a fallu beaucoup de temps pour la lecture de l'exposé.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'ai plusieurs questions à poser au sujet du déficit.

Monsieur Gordon, dans l'exposé financier que vous nous avez présenté lequel dirais-je en passant, était excellent et a été bien reçu par le Comité, vous avez parlé de la Commission royale d'enquête sur les transports. Antérieurement, j'avais demandé si certains prix de transport étaient compensateurs pour le chemin de fer. A ce moment-là s'est posée la question des camions, mais je veux dire maintenant pourquoi j'ai parlé de cela et je veux appeler votre attention sur ce point. La citation suivante provient du rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, page 34:

> A notre avis, les chemins de fer se sont trop intéressés à augmenter les revenus qu'ils peuvent obtenir du trafic actuel, et cette préoccupation, notamment, a nui à la réalisation d'un vaste programme d'adaptation des tarifs, fondé sur le coût, et qui leur aurait permis d'obtenir le genre de trafic pour lequel ils ont un avantage naturel au point de vue des coûts et de laisser aux autres voituriers le trafic dont ces derniers peuvent plus avantageusement s'occuper. Tout en reconnaissant que la structure tarifaire présente un problème complexe, nous croyons fermement qu'en refusant d'établir leurs tarifs d'après une base fondée sur le coût d'exploitation, les chemins de fer ont adopté une attitude nullement conforme à la réalité et qui reflète une intransigeance de l'institution incompatible avec la situation actuelle du transport.

En face de cette affirmation de la Commission royale et vu que le déficit de 67 millions est en effet une subvention en faveur du chemin de fer, et comme il se trouve une autre subvention de 50 millions, dont la majeure partie, je présume, ira au National-Canadien; étant donné la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, les subventions à l'égard des ponts et la loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, le public, je crois, a besoin d'être assuré que le chemin de fer n'affectue pas le transport à moins du nécessaire; il se peut que nous subventionnions un voiturier tout en ne le sachant pas. Je pense que les intéressés aux autres modes de transport, et leurs employés, voudront qu'on les assure qu'on ne subventionne par les concurrents et que les salaires des employés des concurrents ne sont pas subventionnés par le recours à une concurrence injuste à leur égard. C'est pourquoi j'ai soulevé la question des prix compensateurs

pour le chemin de fer. J'ai signalé qu'aux termes de la loi sur les transports, rien n'oblige les chemins de fer à avoir des prix compensateurs. A cause de cette subvention et à cause du déficit, je crois qu'il est très important que les gens se livrant à d'autres formes de transport sachent, ainsi que le grand public, à quoi s'en tenir, et je pense que les gens n'aimeraient pas devoir verser une subvention en faveur d'un transport rival effectué par certains voituriers à des prix inférieurs à ce qu'ils devraient être.

M. GORDON: Est-ce que vous trouveriez une réponse à vos questions si vous finissiez la citation tirée de la Commission royale d'enquête sur les transports?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'ai lu une partie du rapport et je crois que l'affirmation s'explique d'elle-même.

M. GORDON: Voudriez-vous y ajouter la phrase qui vient ensuite, aux pages 34 et 35.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Voici:

> Néanmoins, comme nous l'avons déjà déclaré, il y a aussi des signes que la ligne de conduite de la direction des chemins de fer est l'objet d'une réorganisation fondamentale, laquelle réforme, si elle est mise à exécution, laisse bien augurer de l'avenir.

Je ne pense pas que cette phrase modifie les faits que j'ai rapportés dans mon affirmation, au regard des subventions et des autres considérations que j'ai mentionnées.

M. GORDON: Comme nous le savons tous, la question du tarif-marchandise au pays a été étudiée à fond par la Commission royale. Nous avons présenté à la Commission royale des pages et des pages de témoignages: d'autres, y compris vous-même, ont fait de même. Je ne me sens pas vraiment compétent pour résumer cet argument à l'heure actuelle. Je suis prêt à admettre qu'il y a eu peut-être trop de rigidité de la part du chemin de fer et qu'une méthode d'examen du tarif-marchandises orientée sur le prix de revient pourrait être un peu prometteuse, comme on le déclare ici. Cependant, en somme, après avoir lu cette affirmation comme vous l'avez fait, telle qu'elle se trouve là, il me vient à l'esprit que le chemin de fer lui-même aurait dû il y a longtemps se lancer dans le camionnage.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Avec une telle interprétation, à présent, monsieur le président, j'aimerais poser une autre question. M. Gordon a mentionné le rapport de la Commission royale qui, d'autre part, a eu des choses favorables à dire aux chemins de fer à ce sujet et qui a recommandé certaines subventions en leur faveur, en particulier à l'égard du transport des voyageurs, qui semblait expliquer une forte partie du déficit. Je me demande si M. Gordon partage l'opinion voulant que le transport des voyageurs explique le déficit dans une large mesure.

M. GORDON: Oui, nous avons fait des observations à la Commission royale en ce sens.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Alors, j'aimerais vous demander quel est votre sentiment à l'égard de la recommandation de la commision royale, à savoir, si les chemins de fer devraient se retirer du secteur du transport des voyageurs et combien de temps il faudrait pour l'exécuter sans bouleverser indûment le public au pays.

M. BROOME: Je fais appel au Règlement. J'avais une question à poser sur le transport des voyageurs et j'attendais que nous abordions ce sujet.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais que nous maintenions l'ordre.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, ma question se rattache directement au déficit dont nous parlons présentement. Ce n'est qu'un aspect de la question.

Le PRÉSIDENT: Mais il y a un autre article qui se rapporte particulièrement au transport des voyageurs et aussi un article qui se rapporte aux relations avec le personnel, et nous avons mis tous ces articles sous la rubrique des finances. Nous n'avons pas suivi un très bon ordre. C'est sans doute de ma faute, mais vous y contribuez.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je ne pense pas que je me sois autant éloigné du sujet que d'autres. Ma question se rapporte directement au déficit et elle aborde un aspect important du déficit.

Le PRÉSIDENT: Vous faites entrer toute sorte de choses dans votre question. Je songeais à vos questions sur le tarif-marchandises.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je puis aussi signaler que M. Gordon a soulevé ce point au cours de ces considérations financières et que ce point se rattache à la question même que nous débattons.

M. GORDON: Est-ce que cela ne répond pas à votre question? Il me semble que les constatations sur le transport des voyageurs y répondent.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je vous demandais votre propre opinion. Pensez-vous que vous pouvez vous retirer du transport des voyageurs dans ce délai ou dans un délai moindre?

M. GORDON: C'est une question de mesure. Nous n'avons jamais dit que nous allions nous retirer du secteur des voyageurs.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Croyez-vous que vous le devriez, à la lumière de la recommandation de la commission royale?

M. GORDON: Non, nous avons dit que nous aimerions nous retirer des affaires non rentables, ce qui est assez différent.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Alors, j'admets la correction sur ce point. Combien de temps vous faudrait-il, croyez-vous, pour vous retirer du secteur non rentable?

Le PRÉSIDENT: Maintenant, nous entrons dans le domaine de la théorie.

M. GORDON: Vous me demandez d'imaginer quelle serait la réaction de la Commission des transports. Nous ne pouvons nous retirer d'aucun secteur non rentable, à moins que la Commission des transports ne nous le permette.

M. BROOME: Pourriez-vous déposer les demandes que vous avez faites à la Commission des transports, indiquant celles qui vous ont été accordées et celles qui ont été refusées?

M. GORDON: Sur quelle période?

M. BROOME: Depuis deux ans, peut-être ou, si c'est trop, depuis un an,

M. GORDON: Il s'agirait simplement de déposer ce que nous avons présenté à la commission royale. Nous le pourrions. Les documents sont déjà en la possession de la commission royale.

M. BROOME: Je crois que c'est là un domaine dans lequel les députés peuvent appuyer le chemin de fer et où on a besoin d'appui.

M. GORDON: Pour résumer, je dirai que nous travaillons avec toute l'initiative et toute l'imagination auxquelles nous pouvons faire appel pour accroître au maximum notre transport des voyageurs, quand nous avons l'occasion de le faire. Nous déployons beaucoup d'ardeur à nous assurer le transport des voyageurs. Si nous en venons à la conclusion qu'un certain secteur est sans espoir, il nous faudra encore nous présenter devant la Commission des transports et, même avec la proposition que renferment les recommandations, nous devrons persuader la Commission de nous laisser abandonner un service; la Commission pourra encore nous dire qu'elle considère qu'il est dans l'intérêt public que le secteur continue d'être exploité. Ce n'est qu'à ce moment-là que la subvention proposée s'appliquera.

M. BROOME: Oui.

M. GORDON: Ce n'est que si la Commission nous demande de continuer, même si nous avons prouvé que le service est un fardeau; cela signifie que nous devons apporter des preuves à l'égard de chaque secteur. Vous me demandez combien de temps il faudrait? Je ne le sais pas.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A-t-on le sentiment que les chemins de fer devraient être libérés de ces restrictions et que vous devriez pouvoir vous retirer du secteur du transport des voyageurs, celui-ci n'étant pas rentable pour le chemin de fer?

M. GORDON: Oui, c'est notre sentiment. Nous croyons que lorsque nous aurions fourni des preuves, nous devrions avoir le droit de nous retirer.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je le crois aussi.

Le PRÉSIDENT: J'espère que vous ne vous retirerez pas du secteur dans tout le Canada plus vite que vous ne l'avez fait dans le comté de Simcoe et dans le comté de Dufferin.

M. FISHER: Au sujet de la finance, à la page 10 de ce mémoire que vous avez lu, vous avez soulevé cette question du moment où, par exemple, la nécessité de modifier votre technologie s'appliquera, pour soutenir la nouvelle concurrence. Des commentaires supplémentaires viennent s'ajouter à la constatation. Vous dites ensuite, à la fin du paragraphe:

> Inutile de dire que la situation ajoute aux difficultés de la direction; nos frais d'exploitation et notre capacité de réalisation, j'en suis convaincu, se ressentent de telles considérations.

Or, pourriez-vous nous donner une indication? Avez-vous à l'esprit, ne serait-ce qu'un chiffre vague, sur la façon dont le changement modifiera les frais d'exploitation?

M. GORDON: Non, je n'aimerais pas déterminer cela. La question exigerait beaucoup d'analyse. Tout d'abord certains aspects de la question, je l'admets, sont assez difficiles à définir. Le fait que ces pressions se manifestent, le fait de savoir qu'elles vont se manifester, produit une incertitude dans l'esprit des hauts fonctionnaires qui pourraient avoir l'idée de modifier ceci ou cela. Ils se disent: «Eh bien, il ne vaut pas la peine de lutter ou de combattre». Par conséquent, ils peuvent ne pas recommander le changement ou la recommandation peut ne jamais atteindre le bureau central. Je suis certain que c'est là un aspect de la question. Toutefois, on ne peut l'évaluer, mais il produit incertitude, j'en suis certain. Puis, nous avons vu récemment plusieurs exemples se rapportant au matériel, lequel représente une partie essentielle de nos dépenses d'immobilisations, par exemple, dans l'utilisation des locomotives diesel, dans la centralisation des ateliers et l'abandon des ateliers dans certaines régions, le changement de matériel, etc. Tout cela prend du temps. Dans le processus dont j'ai parlé ici, nous avons décidément adopté le principe du changement graduel, mais le changement graduel est coûteux. Il y a des endroits où nous aurions pu faire le travail en quelques mois, mais il nous a fallu prendre des années, et cela exige de l'argent.

M. FISHER: Je ne vous critique pas parce que vous faites cette déclaration. Je pense qu'elle est importante. Vous prétendez que les considérations humaines entrent en jeu. Certes, je pense qu'il vaudrait la peine d'indiquer exactement de quoi il s'agit ici, en pourcentage. Sont-elles la cause d'une partie importante de votre déficit?

M. GORDON: Bien entendu, le nombre d'études qu'on pourrait faire sur l'exploitation des chemins de fer est infinie et nous essayons, autant que possible, de limiter nos études aux choses qui porteront fruit. Je ne pense pas qu'une estimation comme celle dont vous parlez produirait quelque chose. Je ne pense pas que l'aspect psychologique s'en trouverait modifié.

M. FISHER: C'est l'aspect psychologique de la chose que vous croyez important?

M. GORDON: Oui, je le pense. En cela je crois qu'il faut principalement songer au milieu dans lequel nous devons vivre. Nous savons qu'il existe et nous devons faire de notre mieux.

M. FISHER: Mais, si cette façon de penser paralyse votre exploitation et rend difficile la présentation de meilleurs états financiers, est-ce que cela ne nous éclairerait pas de nous donner un exemple de l'élément du coût, à propos des changements que vous faisiez et qui ont été retardés, à Moncton ou à quelque autre endroit semblable. Nous pourrions alors dire aux gens qui prétendent que l'exploitation du National-Canadien est inefficace que voilà un cas où, en raison de l'intérêt public, certaines économies ont été réalisées.

M. GORDON: Nous pourrions le faire, nous pourrions prendre des cas types; je vais prendre un cas aujourd'hui révolu, à savoir, les ateliers de London. Nous avons fait ce que vous proposez là. Nous avons donné un préavis et ce fut une erreur. Nous savions que c'était une erreur alors, mais nous avons voulu faire un essai. Tout ce qu'a apporté le préavis a été, sous diverses formes, une agitation qui, autrement, aurait eu peu d'ampleur. Le conseil de ville s'est tracassé et diverses gens se méprenaient complètement sur ce que nous tentions de faire; nous avons constaté que la mesure avait déclenché une reprise de l'agitation. Nous avons constaté que le préavis lui-même n'avait rien accompli, sauf suscité une agitation continuelle, et que ce n'est que lorsqu'une chose est accomplie que l'agitation se calme.

Dans le cas des ateliers de London, combien nous a-t-il fallu de temps pour parer à la situation, pour la régler? Six mois, un an, un an et demi? Je n'en sais rien. Mais je sais que, si nous avions pu agir comme nos concurrents, nous aurions pu agir en un mois, en deux mois au maximum. Mais non, nous avions souvent des réunions avec le conseil de ville. Nous avions aussi des entrevues avec la presse et nous lui indiquions les résultats; nous rencontrions les syndiqués et nous parlions aux travailleurs. Je suis allé les voir personnellement et nous avons parlé aux épouses et avons tâché de leur démontrer qu'après tout Montréal n'était pas un si mauvais endroit pour placer les ateliers. Certains l'ont constaté, mais d'autres n'aiment pas encore l'endroit. Toutefois il est une chose intéressante à remarquer au sujet des conventions de travail. Lorsque nous avons décidé, pour diverses raisons, de fermer l'atelier de London—disons simplement qu'il le fallait—si nous avions fermé l'atelier, sans plus, comme nous avions parfaitement droit de le faire, un certain nombre d'hommes auraient été en chômage. Mais un grand nombre d'entre eux avaient de 30 à 35 années de service. Faites bien attention à ce que je dis, maintenant, car je me fie présentement à ma mémoire; parce qu'à London se trouvait un de nos plus anciens ateliers, un grand nombre de ces hommes avaient de très longues années de service; si nous fermions l'atelier, ils se trouvaient sans travail. La direction a donc décidé de se prévaloir d'une disposition de la convention, qui portait que lorsqu'on fait passer le travail d'un atelier à un autre, la question d'ancienneté prévaut, que les hommes qui ont les plus longues années de service ont le droit de suivre. Tel étant le cas, de 75 à 80 p. 100 de ces hommes avaient le droit d'emboîter le pas, ce qui leur permettait de quitter London et d'aller vivre à Montréal. Il est vrai qu'ils se trouvaient à évincer à Montréal des hommes qui avaient moins d'années de service, mais Montréal constitue un marché plus considérable et la difficulté se trouvait moins grande; de toute façon, la chose était prévue dans les conditions de la convention.

Ces hommes avaient le droit d'aller vivre à Montréal ou à Toronto, suivant le cas, car il y avait trois ateliers en cause. Mais tout cela prend du temps et beaucoup de patience. Nous n'avions pas seulement à nous occuper de la localité, mais aussi des autres syndicats. Nous devions rencontrer des représen-

tants des travailleurs de Montréal qui allaient être congédiés et qui diraient: «Diable, vous ne pouvez pas nous faire cela!» Nous devions décider avec ces hommes la convention sur les salaires. Enfin, on pouvait se trouver en face de dix à quinze syndiqués s'occupant tous de leur groupe personnel, ce qu'ils doivent faire; c'est la tâche qui incombe au responsable d'un syndicat; c'est son droit, mais tout cela prend du temps.

M. FISHER: Vous n'êtes simplement pas en mesure d'indiquer quel est le pourcentage?

M. GORDON: Non; le cas exigerait une analyse qui demanderait beaucoup de temps et, en outre, l'analyse devrait se fonder sur des hypothèses à l'égard du facteur temps; nous ne pouvons déterminer ce facteur.

M. FISHER: Mais ce facteur est important?

M. GORDON: Je dirais que le temps a été nettement un facteur, oui, monsieur.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je crois que M. Gordon a appelé l'attention du Comité sur un point très important. J'espère que le Comité en tiendra compte et recommandera que le chemin de fer, dans la conduite de ses affaires, soit libéré d'un grand nombre de ces prescriptions et de ces interventions, pour qu'il puisse se débarrasser du déficit dont tout le monde se plaint. Or, je pense que nous avons raison sur l'un des points essentiels de la question, et le Comité a le pouvoir de faire des recommandations qui aideront le chemin de fer à se dégager de certaines de ces restrictions onéreuses.

M. GORDON: Je ne veux pas m'attirer de désagréments sur un point qui, à mon avis, est fondamental dans le fonctionnement d'une convention de salaire parfaitement valable. Je ne critique aucunement les dirigeants des syndicats.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous devriez avoir le droit de négocier vos conventions collectives avec les employés et aucune autre restriction ne devrait être imposée au chemin de fer.

M. GORDON: Si vous connaissez un moyen d'empêcher le maire de London de me télégraphier, je voudrais bien que vous vous en serviez, mais je pense que vous ne réussirez jamais à l'arrêter.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous avez toujours à présenter une demande à la Commission des transports pour supprimer certains services de voyageurs.

M. GORDON: J'aimerais que le Comité exprime sa sympathie, cela m'aiderait.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Nous aimerions que les membres du Comité recommandent que vous n'ayez aucunement à passer par tout cela.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur le premier article?

M. CREAGHAN: M. Browne laisse entendre à M. Gordon comment calmer les maires; mais, le mois dernier ou à peu près, j'ai reçu des centaines de lettres au sujet des congédiements effectués aux ateliers de Moncton. Je ne pense pas que cela soit un exemple de ce qui préoccupe la direction, car le rapport financier que M. Gordon a présenté aujourd'hui indique certainement que, si la curiosité se trouve éveillée, les gens pratiques semblent croire qu'ils ont dans l'exploitation un intérêt de propriétaire. Précédemment, en réponse à M. Broome, vous avez dit que vous attendiez de telles questions de la part des députés et des autres représentants élus et que vous ne vous y opposiez pas trop, du moment qu'elles n'allaient pas aux extrêmes.

M. GORDON: Oui.

M. CREAGHAN: Et je pense que vous avez donné un exemple de ce que vous vouliez dire, quand vous avez parlé à M. Fisher de Capreol.

M. GORDON: Non, je n'ai pas mentionné de nom.

M. CREAGHAN: A l'heure actuelle, il y a beaucoup d'agitation dans la région métropolitaine de Moncton, comme vous le savez et comme le savent plusieurs députés. En mai, environ six porte-parole élus, secrétaires ou présidents de divers corps de métiers, sont venus à Ottawa. Je ne veux pas que vous croyiez que je les avais invités, bien que je fusse très heureux de les recevoir lorsqu'ils sont venus expliquer leur mémoire. A la suite de leur voyage à Ottawa, j'ai demandé au ministre s'il prierait la direction d'étudier cette grave mesure à une réunion du conseil d'administration qui a eu lieu récemment. Si je comprends bien, les directeurs ont examiné la décision du conseil d'administration. Je me demande si vous voudriez aujourd'hui expliquer exactement quelles mesures ont prises les directeurs au sujet du déplacement de la réparation du matériel lourd servant au transport des voyageurs, de Moncton à Montréal et Winnipeg. Les cheminots, non pas moi, ont laissé entendre que, peu à peu, les ateliers de Moncton fermeraient définitivement. La chose est-elle bien vraie? Ou bien a-t-on l'intention d'aller aussi loin?

M. GORDON: Vous parlez seulement de notre atelier pour les wagons à voyageurs, à cet endroit?

M. CREAGHAN: Oui.

M. GORDON: Depuis quelques années, le besoin d'ateliers principaux de réparation pour le matériel servant au transport des voyageurs a diminué considérablement. Les raisons en sont évidentes. Tout d'abord, nous avons eu une réduction considérable des trajets des voyageurs. Deuxièmement, il y a eu par suite une réduction considérable de nos stocks de wagons à voyageurs. Troisièmement, nous avons beaucoup amélioré du point de vue technique les wagons à voyageurs eux-mêmes, ce qui réduit le chiffre des réparations; nous n'avons pas à réparer ou à entretenir aussi fréquemment les wagons.

M. CREAGHAN: Vous m'avez répondu cela trois fois.

M. GORDON: Ce sont les points que nous avons discutés avec les syndicats, à Moncton, le mois dernier, je pense. Nous avons signalé de quoi il s'agissait. Nous avons dit que nous amortirions le choc en mutant autant d'hommes que nous le pourrions à la réparation des wagons à marchandises, que nous établirions à Moncton un programme de réparation des wagons à marchandises. La décision signifiait qu'environ 50 hommes seraient retenus pour la réparation ordinaire courante des wagons à voyageurs, que 41 hommes auraient l'occasion de passer à d'autres ateliers et que 15 employés seraient congédiés. D'autre part, un autre travail était prévu pour 79 employés, par leur affectation aux wagons à marchandises, au matériel d'amélioration et autres choses. La décision concernant Moncton a été étudiée à la réunion du conseil d'administration, qui devait éventuellement confirmer la recommandation de la direction qui leur avait été expliquée. Comme je l'ai dit, au mois de mars, nous avons eu des entretiens avec les syndicats, alors qu'ils savaient très bien ce qui se passait.

Voilà que j'en arrive à un point qu'il m'est très difficile d'exprimer, car, croyez-moi, je ne veux pas entrer dans une controverse. Vous pouvez croire que je le veux, mais je ne le veux pas. Je n'aime pas la controverse; j'aime m'en tenir éloigné. Si les dirigeants des syndicats se sont adressés à vous, c'est uniquement parce qu'ils savaient qu'ils pouvaient le faire et être entendus, par votre intermédiaire, du ministre des Transports. S'il se fût agi du Pacifique-Canadien, rien ne se serait produit.

M. CREAGHAN: C'est pourquoi je veux diverger d'opinion avec vous. Immédiatement après la visite des syndiqués, vous avez fait à M. Gonder une déclaration qu'un journal de Moncton a publiée. Il se peut que le journaliste n'ait pas noté correctement. Le journal a rapporté que je les avais invités. Il disait aussi ou laissait entendre que les dirigeants des syndicats, qui représentent des milliers de travailleurs, n'ont pas le droit de venir voir leur député.

M. GORDON: Non.

M. CREAGHAN: C'est sur ce point que je diverge d'opinion avec vous. La chose est contraire au devoir du député.

M. GORDON: Nous parlons de la différence entre nous et le Pacifique-Canadien. Ces dirigeants de syndicats, à Moncton, lorsqu'ils se sont trouvés en face de la situation, ont évidemment été soumis à la pression des syndiqués. Naturellement, ces syndiqués comptent que les dirigeants des syndicats s'adresseront aux députés. Ils savent qu'ils peuvent insister pour que les dirigeants s'adressent à vous et ils savent que vous êtes obligés de les recevoir s'ils peuvent envoyer une délégation venant de Moncton. Vous devez recevoir la délégation. Je le sais, mais je dis que la chose ne s'applique pas au Pacifique-Canadien.

M. CREAGHAN: Je crois que le cas s'y applique. Je pense que tout député élu recevra une délégation.

M. GORDON: Combien de délégations ont été envoyées du Pacifique-Canadien?

M. FISHER: Qu'appelez-vous une délégation?

M. GORDON: Sept syndiqués protestant comme la fermeture d'un atelier.

M. FISHER: J'ai reçu des délégations d'employés du Pacifique-Canadien.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Nous nous trouvons en face d'un point très important. Nous avons sous les yeux un exemple parfait de la façon dont le National-Canadien n'est pas dans la même situation que le Pacifique-Canadien. Nous n'en verrons jamais de plus probant que celui que nous avons sous les yeux, en ce moment, au Comité.

M. GORDON: Monsieur Creaghan—et je ne vous montre pas du doigt, je n'avais pas l'intention de le faire. Je parle et je ne vous sermonne pas—je vous dis ce qui s'est passé, en ce qui concerne la déclaration. Voici: ces syndiqués s'étaient réunis et, malheureusement, l'un d'entre eux, bien à tort et mal à propos, a déclaré qu'il croyait que nous allions fermer tous les ateliers de Moncton.

M. CREAGHAN: Mais l'homme qui a fait cette déclaration venait de Toronto et il n'était pas un travailleur du National-Canadien.

M. GORDON: Eh bien, je vais dire dans un instant ce que je pense de lui en mon fors intérieur, car il a fait beaucoup de tort.

M. CREAGHAN: C'est juste. Beaucoup de tort à vous, beaucoup de tort à moi, à cette société et aux citoyens du Canada.

M. GORDON: La chose a fait du tort à vous et à moi et aussi bien à Moncton, car elle a donné naissance à une folle rumeur, d'après laquelle les ateliers du National-Canadien à Moncton devaient fermer. On n'y avait jamais songé, on n'en avait même jamais parlé; nous n'avions pas l'intention de le faire. Nous parlions simplement d'un secteur des ateliers qui était affecté aux principales réparations des wagons à voyageurs. Il en résulte que 14 hommes sont en cause.

M. CREAGHAN: Et que 41 sont susceptibles d'être mutés.

M. GORDON: Nous avons déjà muté 79 hommes à d'autres travaux qui se font à Moncton et nous avons offert une mutation vers d'autres ateliers, située hors de Moncton, à 41 autres travailleurs.

M. CREAGHAN: A Montréal et à Winnipeg?

M. GORDON: Eh bien, où que cela puisse être.

M. CREAGHAN: A leurs propres frais?

M. GORDON: Non.

M. CREAGHAN: C'est ce qu'on m'a dit.

M. GORDON: Il y a une disposition régulière dans la convention de salaire. Notre convention de salaire renferme une disposition suivant laquelle, lors-

qu'un homme est déplacé, il est déplacé dans certaines circonstances. Je ne puis me rappeler la disposition en particulier.

M. CREAGHAN: C'est la disposition 28, ou quelque chose comme cela.

M. GORDON: Ou quelque chose comme cela, oui. Mais la disposition a été négociée entre les employés et la direction. Vous devez vous rappeler qu'une partie des affaires des chemins de fer comporte le risque du changement. Les gens y viennent parfaitement au courant, présumant que le déplacement fait partie du travail des chemins de fer. C'est pourquoi le syndicat a établi des conditions lorsqu'il a conclu la convention; ces conditions sont très rigides.

M. CREAGHAN: Je n'ai pas à me plaindre des règlements. Je pense qu'ils sont appropriés tels qu'ils ont été négociés.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est dix heures. Je pense que vous avez maintenant exprimé à peu près tous vos griefs et nous pourrions terminer la journée. Je ne pense pas que personne désire siéger jusqu'à dix heures et demie.

M. HORNER (*Acadia*): Avant que nous ajournions la séance, monsieur le président, puis-je poser une question relativement à cette première page? Nous pourrions peut-être nous familiariser avec les chiffres en vue d'une autre réunion?

Ma question se rapporte à la perte de 47 millions de dollars dans le transport des marchandises. Au bas de la page 3, sous la rubrique des «résultats financiers», vous laissez entendre que la perte est attribuable aux céréales et dérivés de céréales, aux sciages, aux matériaux de construction, à la houille et aux autres produits miniers. Vous m'avez dit précédemment que les dérivés de céréales expliquaient une perte de 1.4 million. Je me demande si, plus tard, nous ne pourrions pas avoir le détail de ce montant et répartir les 47 millions sur les différents produits.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous saisi la question?

M. GORDON: Je pense que le détail est là. Cependant, nous allons préparer un état à votre intention.

Le PRÉSIDENT: Vous agrée-t-il, monsieur Horner, que M. Gordon fasse préparer un état?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, qu'en pensez-vous? Pourrions-nous lever la séance?

M. BROOME: La Chambre siège ce soir jusqu'à 10 heures et demie. Ne pourrions-nous pas continuer jusqu'à 10 h. 15 ou 10 h. 20?

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Gordon a fait une très longue journée et que nous devrions maintenant lever la séance. Cela vous convient-il?

Des VOIX: Assentiment.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas. M. Gordon veut bien poursuivre, mais je crois que nous lui avons imposé aujourd'hui un travail assez épuisant. Il a été soumis à une dure pression, mais c'est au Comité de décider. Nous pouvons siéger demain de 9 heures et demie à 11 heures, alors que la Chambre se réunira, puis, de 2 heures et demie ou de 2 heures à 6 heures.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les avis envoyés portent 2 heures et demie.

Le PRÉSIDENT: Alors, nous siégerons de 2 heures et demie à 6 heures.

M. CREAGHAN: L'avis dit aussi 8 heures, demain soir.

Le PRÉSIDENT: Cela montre que nous sommes assidus au travail.

JAN 11 1961

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

Que l'État possède et contrôle

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCE DU VENDREDI 9 JUIN 1961

Rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada (1960)

TÉMOINS:

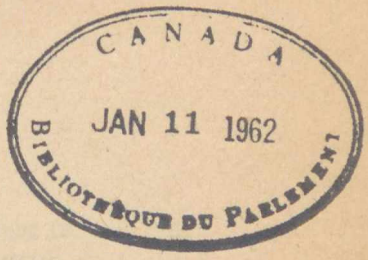
L'honorable Lucien Dulcet, ministre des Transports; Des chemins de fer Nationaux du Canada: M. Donald Gordon, président du conseil d'administration et président de la société; M. R. T. Vaughan, adjoint au président; M. J. L. Beale, vice-président (Comptabilité, en France); M. H. C. Grayston, vice-président (Transport et exploitation); M. J. G. Wohn, secrétaire général; M. J. W. G. Macdougall, avocat conseil; et M. C. Morris, directeur (Relations extérieures).

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961



COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

Que l'État possède et contrôle

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCE DU VENDREDI 16 JUIN 1961

Rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada (1960)

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; *Des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. Donald Gordon, président du conseil d'administration et président de la société; M. R. T. Vaughan, adjoint au président; M. J. L. Toole, vice-président (Comptabilité et finance); M. H. C. Grayston, vice-président (Transport et entretien); M. J. D. Wahn, économiste général; M. J. W. G. Macdougall, avocat conseil; et M. C. Harris, directeur (Relations extérieures).

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

JAN 11 1962

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES

ET DE LA MARINE MARCHANDE

Président: L'hon. W. Earl Rowe

Vice-président: M. H. Smith (*Simcoe-Nord*)

et MM.

‡Badanai
Brassard (*Lapointe*)
Broome
Browe (*Vancouver-Kingsway*)
†Campeau
Carter
Chevrier
Creaghan
Fisher
Forbes
Granger
Grills
Horner (*Jasper-Edson*)
Horner (*Acadia*)
Howe
*Kennedy
McFarlane
McPhillips
McWilliam
Mitchell
Monteith (*Verdun*)
Pascoe
Robinson
Smallwood—26.

Le secrétaire du Comité:
J. E. O'Connor.

*Remplacé par M. Crouse le vendredi 16 juin 1961.
†Remplacé par M. Cathers le vendredi 16 juin 1961.
‡Remplacé par Mlle LaMarsh le vendredi 16 juin 1961.

ORDRES DE RENVOI

VENDREDI 16 juin 1961.

Il est ordonné,—Que les noms de MM. Crouse et Cathers soient substitués à ceux de MM. Kennedy et Campeau respectivement sur la liste des membres du Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

Il est ordonné,—Que le nom de Mlle LaMarsh soit substitué à celui de M. Badanai sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

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

PROCÈS-VERBAUX

VENDREDI 16 juin 1961.
(4)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 9 h. 32 du matin sous la présidence de M. W. E. Rowe.

Présents: MM. Broome, Brown (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Creaghan, Fisher, Forbes, Granger, Grills, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, McFarlane, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smallwood et Smith (*Simcoe-Nord*)—19.

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. *Des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. Donald Gordon, président et directeur général; M. R. T. Vaughan, adjoint au président; M. J. L. Toole, vice-président (Comptabilité et finance); M. H. C. Grayston, vice-président (Transport et entretien); et M. J. D. Wahn, économiste.

Il est convenu,—Que les réunions du Comité soient fixées à 2 heures et demie de l'après-midi aujourd'hui et à 9 heures et demie du matin et 2 heures et demie de l'après-midi samedi le 17 juin.

On continue d'interroger M. Gordon et ses adjoints, MM. Toole, Grayston et Vaughan sur le rapport annuel et la situation financière de la société.

Un exemplaire du «Mémoire présenté au Comité spécial d'enquête du Sénat sur la main-d'œuvre et l'emploi par l'Association des chemins de fer du Canada» est déposé.

A 11 heures du matin le Comité s'ajourne jusqu'à 2 heures et demie de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

A 2 h. 33 de l'après-midi, le Comité se réunit de nouveau sous la présidence de M. W. E. Rowe,

Présents: Mlle LaMarsh et MM. Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Cathers, Chevrier, Creaghan, Crouse, Fisher, Forbes, Granger, Grills, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, McFarlane, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe et Smallwood—21.

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. *Des chemins de fer Nationaux du Canada:* MM. Donald Gordon, président et directeur général; R. T. Vaughan, adjoint au président; J. L. Toole, vice-président, (Comptabilité et finance); H. C. Grayston, vice-président (Transport et entretien); J. D. Wahn, économiste; J. W. G. Macdougall, avocat conseil et C. Harris, directeur (Relations extérieures).

M. Gordon, aidé de MM. Grayston, Macdougall; et Harris, est de nouveau interrogé sur le rapport annuel de la société, sur les parties qui traitent des résultats financiers, de la réorganisation des cadres administratifs, du nouveau concept de ventes, de la rénovation visuelle ainsi que des installations et du matériel.

Le document intitulé «Un nouveau plan d'organisation—N.C.—» est déposé et des exemplaires en sont distribués aux membres du Comité.

L'interrogatoire de M. Gordon se poursuit. A 6 heures de l'après-midi, le Comité s'ajourne au samedi 17 juin 1961 à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

VENDREDI 16 juin 1961

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois qu'il y a quorum. Nous allons donc commencer.

M. FISHER: Monsieur le président, je voudrais formuler une objection. Je ne sais s'il s'agit là d'une question de privilège, mais ce qui est certain c'est que je tiens à faire une mise au point. Il y a un petit article qui a paru dans la Presse canadienne. Je n'en ai pas le texte, mais j'en possède quelques extraits. Il semble d'après l'exposé donné hier par M. Gordon qu'un député s'est levé à la Chambre et qu'il s'est vanté,—(j'ignore s'il y était question d'appuyer ou non une grève à l'improviste), mais les mots mêmes qui figuraient dans la dépêche étaient le changement dans l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada—, d'avoir empêché par un discours prononcé à la Chambre des communes, la mise à exécution de ce projet. C'était là la première inexactitude; la seconde c'est qu'une grève inattendue avait éclaté. C'est ce qui était mentionné dans le rapport du journal. M. Gordon conviendra avec moi, je pense, que pour commencer, mon discours à la Chambre des communes n'avait été prononcé qu'après que l'incident fut survenu. C'est là le premier point, —et deuxièmement, aucune grève inattendue n'a eu lieu.

M. DONALD GORDON (*Président des chemins de fer Nationaux du Canada*): Oui, j'en conviens. Je n'avais pas dit que le projet que nous avions élaboré n'avait pas éventuellement été mis à exécution. Ce que je faisais remarquer, c'était que nous nous efforcions de l'introduire à ce moment-là, mais que la réaction qui suivit la menace d'une telle grève ne nous permit pas de le faire. Mais nous y sommes parvenus plus tard. Ledit projet donne de bons résultats et les hommes sont tout à fait enchantés des dispositions qui y sont prévues. Le second point c'est que vous dites ici que cette grève avait été déclanchée. Non, à la vérité elle ne l'a pas été.

M. FISHER: Je n'avais pas dit qu'elle l'avait été. C'est le rapport du journal qui mentionnait cela. Ce n'est pas moi.

M. GORDON: Cette grève inattendue n'a pas eu lieu. Elle n'a que menacé d'éclater et le rapport au sujet de la Chambre des communes portait que vous aviez conseillé aux hommes de déclancher une grève à l'improviste. Je cite ici vos propres paroles.

M. FISHER: Je tiens à rendre bien clair ce qui paraît ambigu à ce sujet. Une telle grève n'avait pas été déclenchée et les remarques que j'avais faites à la Chambre des communes ne pouvaient empêcher la mise à exécution dudit projet. Mon discours à la Chambre des communes avait été prononcé longtemps après cela. Il n'aurait pu empêcher l'exécution de ce projet parce que celui-ci avait déjà été exécuté avant que je fasse ce discours.

M. GORDON: Le projet avait été mis à exécution avant que vous prononciez votre discours. C'est tout à fait juste.

M. FISHER: Parfait. Un point qu'il faudrait, à mon avis, élucider, c'est celui de cette grève inattendue. Ce qui est arrivé c'est que le président local et plusieurs des présidents généraux des syndicats en cause sont venus me voir ici à Ottawa. Ils m'ont demandé dans cette circonstance particulière ce qu'ils pourraient faire et les présidents locaux, comme je puis l'imaginer,

étaient plus inquiets à ce sujet que ne l'étaient les présidents généraux. J'ai répondu: «Je ne sais ce que vous pouvez faire; si la Société des chemins de fer a l'intention d'aller de l'avant avec cela, c'est à vous d'en arriver à une décision» Ils me demandèrent ce qu'ils pourraient bien faire. Et je leur ai dit: «La seule chose à laquelle je puisse penser pour vous c'est de déclancher une grève inattendue.» A ces mots, le président général,—je crois qu'il était le président général du syndicat des chauffeurs de locomotives,—m'a répliqué, «Vous ne pouvez faire cela, c'est illégal». J'ai ajouté: «Si vraiment vous êtes suffisamment convaincus de la chose, si vous avez vraiment l'impression que l'on fait preuve d'injustice envers vous, vous devriez défendre votre cause au point d'être prêts à aller en prison pour elle.»

M. GORDON: En d'autres mots, vous, membre du Parlement, leur avez conseillé d'enfreindre la loi. C'est ce que vous dites maintenant. Vous leur avez recommandé vous-même de violer la loi.

M. FISHER: Ce sont des explications que je donne, monsieur le président. Je leur avais dit: «Si vraiment vous êtes suffisamment convaincus de la chose» Bien, je pense que le président local était suffisamment canvaincu de la chose puisqu'il a remis un communiqué aux journaux. C'est tout ce que j'ai à dire.

M. GORDON: Vous avez confirmé exactement ce que j'avais dit.

M. FISHER: J'ai confirmé quoi?

M. GORDON: Que vous leur aviez conseillé de déclancher une grève inattendue.

M. FISHER: Oui, je leur ai seulement conseillé de le faire si . . .

M. GORDON: Vous avez enfreint la loi en ce faisant.

M. FISHER: Non. C'était à eux que revenait la décision. Je ne me suis pas promené en disant . . . Je n'ai aucune autorité sur ces hommes . . . ils prennent leurs propres décisions.

M. GORDON: Puis-je citer vos propres paroles?

M. FISHER: Oui, allez-y.

M. GORDON: Ce paragraphe est tiré du compte rendu officiel des débats de la Chambre des communes, en date du 27 février 1961, page 2575.

M. FISHER: Quand votre plan devait-il être mis à exécution?

M. GORDON: Il devait entrer en vigueur la première semaine de décembre. Il a été retardé.

M. FISHER: Ce qui démontre qu'un laps de temps considérable s'est écoulé avant que je fasse mon «discours exagéré» comme on l'a appelé. N'est-ce pas exact?

M. GORDON: Non, non, non. Vous avez fait cette déclaration à la Chambre le 27 février, mais vous aviez parlé à ces gens ainsi au moment où la mise à exécution du projet avait été retardée, comme vous le dites; c'est à ce temps-là que le projet fut suspendu.

M. FISHER: Mais monsieur Gordon, ce que j'avais commencé à dire aujourd'hui et ce que je tenais à bien préciser c'est que selon l'incident rapporté dans le journal et la manière dont ce rapport se lit, j'avais empêché la mise à exécution dudit plan par le discours que j'avais prononcé à la Chambre des communes.

M. GORDON: Je n'ai pas vu la nouvelle de la Presse canadienne.

M. FISHER: C'est ce qu'on y disait.

M. GORDON: Alors, puis-je m'exprimer ainsi et dire que vous n'avez pas réussi à empêcher l'exécution dudit projet.

M. FISHER: Bien . . .

M. GORDON: Je le répète. Vous n'avez pas réussi.

M. FISHER: . . . et mon discours à la Chambre des communes n'avait rien à voir là-dedans.

M. GORDON: Je vais vous donner lecture de ce que vous avez dit à la Chambre des communes. Voici vos paroles:

> Je me rappelle avoir demandé à ces cheminots de North-Bay, de Nakina et de Hornepayne ce que leurs syndicats avaient décidé de faire à ce sujet. Ils ont répondu qu'il n'y avait rien à faire parce que ce service allait être institué très rapidement. Ils m'ont demandé mon avis. Je leur ai conseillé de déclencher une grève inattendue. Je leur ai dit que c'était la seule chose à faire dans une telle situation. Ils n'ont pas été obligés de faire la grève à l'improviste. Ils n'ont eu qu'à proférer cette menace. On a annulé le changement envisagé et on a mis au point une entente plus satisfaisante. J'aimerais faire savoir aux députés pourquoi j'ai conseillé à ces gens de recourir à une grève à l'improviste; j'estimais que c'était pour eux le seul moyen d'obtenir l'attention des autorités et de les obliger à intervenir.

C'est là la déclaration que vous aviez faite.

M. FISHER: C'est là la déclaration.

M. GORDON: C'est à quoi j'avais fait allusion hier. Je ne vous avais pas nommé. Je vous dis maintenant que c'est à vous que je pensais.

M. FISHER: Il était clair que les membres du Comité saurait à quoi s'en tenir.

Le PRÉSIDENT: Quelle est l'objection?

M. FISHER: Il n'y a pas d'objection. Il s'agit ici d'une légitime question de privilège, je crois. Quelqu'un qui assistait aux délibération a donné à entendre à la Presse canadienne que j'avais prononcé un discours exagéré à la Chambre des communes, lequel avait coûté de l'argent aux Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. GORDON: Non, non.

M. FISHER: Mon discours à la Chambre des communes n'avait rien à voir avec cela.

M. GORDON: C'est là une autre interprétation. Vous avez employé les mots «avait coûté de l'argent aux Chemins de fer Nationaux du Canada». Oui, cela a coûté de l'argent. L'exécution du plan en a été retardée.

M. FISHER: Par mon discours?

M. GORDON: Non, non; par vos conseils.

M. FISHER: C'est pourtant ce qu'on dit ici.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour ce qui est d'une objection, si je comprends bien, elle doit être faite par un député qui désire apporter une mise au point.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourrions-nous . . .

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nous avons maintenant entendu la déclaration du député et nous savons ce qui s'est passé. Il me semble qu'à ce stade-ci tous les faits ont été racontés en détail, que toutes les personnes présentes sont maintenant au courant de ce qui a été dit et de la tournure des événements. Je crois que nous devrions maintenant nous mettre au travail.

M. FISHER: Je suis bien prêt à le faire, mais je voulais éclaircir ce point.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Avant de commencer nos délibérations, ne croyez-vous pas, monsieur le président, qu'il serait bon de faire savoir aux membres du Comité quelles réunions seront tenues demain?

Le PRÉSIDENT: Oui, je crois que cela rendrait service à tous les intéressés, vu que nous arrivons à la fin de la semaine. Je crois que nous devrions fixer les heures des séances et décider si nous devons siéger ou non demain. On a proposé qu'aujourd'hui nous siégions jusqu'à 11 heures, puis de nouveau à 2 heures et demie pour ajourner à 6 heures de l'après-midi et que nous ne tenions pas de séance ce soir. Cela vous agrée-t-il?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui est de demain, plusieurs membres préféreraient ne pas siéger. Je consens à revenir et je crois que M. Gordon et son personnel pourront très bien revenir demain, mais je ne sais si tel est le désir des membres du Comité. Peut-être allons-nous être dans de si bonnes dispositions que nous allons pouvoir finir ce soir.

M. BROOME: La Chambre siège demain. Aussi pendant que nous sommes réunis, je propose que nous siégions aujourd'hui et aussi demain.

M. PASCOE: J'appuie cette motion.

Le PRÉSIDENT: Alors il est entendu que nous siégerons demain aux mêmes heures qu'aujourd'hui, et que nous ne siégerons ni ce soir ni demain soir. Tout le monde aura bien compris cela, on n'aura donc pas raison d'être dans l'incertitude à ce sujet. Je dois avouer que je n'étais pas trop certain de l'heure de notre réunion de ce matin. Je pensais qu'elle était à 9 heures et quart.

Maintenant c'est bien clair. Nous siégeons aujourd'hui de 9 heures et demie à 11 heures du matin et de 2 heures et demie à 6 heures ce soir. Nous siégerons demain de 9 heures et demie à 11 heures du matin et de 2 heures et demie à 6 heures du soir.

M. CREAGHAN: Si cela est nécessaire.

Le PRÉSIDENT: Si cela est nécessaire oui.

M. BROOME: J'avais demandé hier s'il serait possible aux hauts fonctionnaires des Chemins de fer Nationaux du Canada de préparer un rapport qui ferait connaître le coût total de l'exploitation de votre société aux États-Uni et le déficit que vous y enregistrez. Je ne sais pas si on a eu le temps de recueillir ces renseignements. Peut-on me dire quand ce document sera disponible?

M. GORDON: Nous avons dû chercher à rattraper quelques heures de sommeil perdu. Vous aurez ce rapport cet après-midi.

M. BROOME: Je me demandais seulement quand il serait prêt.

M. GORDON: M. Toole me dit qu'on est à le dactylographier et qu'il sera disponible à la première séance de cet après-midi.

M. BROOME: Y inclura-t-on, en regard des recettes totales, tous les coûts applicables à ce tronçon particulier de votre réseau?

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions qui avaient été laissées de côté hier soir? Je crois que M. Horner en avait une.

M. GORDON: Je pense que l'on s'occupera également de cela cet après-midi.

M. BROOME: Il y avait une liste de demandes d'interruption de certains services voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Vous la trouverez à la section traitant des voyageurs. J'ai cru qu'il serait préférable maintenant d'éclaircir votre point et celui de M. Horner. Une fois que ceux-ci auront été réglés de façon satisfaisante, nous pourrons apporter un peu plus d'ordre dans notre manière de procéder. Nous pourrions aborder les Résultats financiers, et une fois ceux-ci étudiés, nous pourrions passer à la Réorganisation des cadres administratifs puis au Nouveau concept de ventes. Quelqu'un avait demandé si les chemins de fer Nationaux du Canada annonçaient suffisamment leurs services. Nous pourrions prendre

ce point en considération sous ce dernier poste. La latitude est très grande sous chacune des rubriques. Je ne serai pas trop rigide et si quelqu'un avait oublié quelque chose, je ne l'empêcherai pas de revenir en arrière. Cependant, j'aimerais mettre de l'ordre dans tout cela, afin que nous puissions progresser encore davantage dans notre étude et au moins nous en rendre compte quand nous faisons des progrès.

M. BROOME: C'est à propos d'une objection que vous avez soulevée. La manière habituelle d'étudier les prévisions de dépenses permet à un membre de se reporter sous l'item numéro un à toutes les phases de l'exploitation du ministère, avec le résultat d'ordinaire que l'examen dudit numéro prend passablement de temps. Il me semble que le Comité aborde automatiquement ceci de la même façon.

Le PRÉSIDENT: Il faut aborder d'autres points sous le numéro un.

M. BROOME: Sous le crédit numéro un. Ce poste permet de traiter de tout ce qui porte sur l'entreprise ferroviaire; il est d'ordre assez général pour englober l'administration centrale, les Résultats financiers et tout ce qui a trait à l'exploitation du chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: A condition que le Comité comprenne cela.

M. BROOME: Lorsque nous en aurons terminé avec le numéro un, nous pourrons passer aux détails, sans avoir à revenir en arrière. Il me semble que le Comité a choisi automatiquement la meilleure façon de procéder.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Je veux seulement m'assurer que la chose est comprise,—pourvu que les membres se rendent compte que nous procédons de la même manière qu'à la Chambre des communes.

M. MCPHILLIPS: Je ne suis pas en faveur de cela, vu que nous allons nous créer tout simplement des ennuis car ceci n'a aucun rapport avec le crédit numéro un du budget des dépenses du ministre. Si nous commençons cela, il nous faudra poser toutes nos questions sous le numéro un, et nous aurons des difficultés.

Le PRÉSIDENT: On a accordé beaucoup de latitude à l'égard du premier crédit, comme M. Broome l'a signalé. Il a été plus ou moins d'usage à la Chambre des communes, lorsqu'un crédit des prévisions de dépenses est censé venir en discussion, de donner beaucoup de latitude à l'égard du numéro un; c'est ce qui arrive le plus souvent. A mesure qu'on passe aux autres crédits, on peut poser les questions qui s'y rapportent. Toutefois, je crois que nous devrions laisser aussitôt que possible le numéro un et examiner de façon plus concrète les autres, en essayant le plus possible de ne pas trop nous en éloigner. De cette façon je crois que nous ferions plus de progrès.

M. BROOME: Cela me convient.

Le PRÉSIDENT: Relativement au numéro un, j'aimerais poser une question à approuver tout ce qui a été dit jusqu'ici.

M. FISHER: Relativement au numéro un, j'aimerais poser une question à M. Gordon au sujet de la dernière phrase de la page 4 du mémoire que nous avions hier. Il y était mentionné ce qui suit:

> Si la dépréciation au National-Canadien s'était accumulée sur la même base qu'au Pacifique-Canadien, la réserve en dépréciation se serait élevée approximativement à un milliard et demi, ce qui aurait fait baisser, par conséquent, notre dette consolidée de quelque 900 millions de dollars et aurait représenté une épargne annuelle de 45 millions de dollars en frais fixes.

Voici la question que je voulais poser. Ai-je raison de dire qu'en partie à cause de l'état de choses qui est exposé ici, les chemins de fer Nationaux du

Canada songent à la possibilité de demander de changer la structure de leur dette?

M. GORDON: Laissez-moi m'exprimer ainsi. Les dispositions prises par la Loi de 1952 sur la revision du capital doivent expirer le 31 décembre 1961. Relativement à cette expiration, nous adressons des représentations au ministre des Finances. Des pourparlers sont en cours à l'égard de toute cette question, et ce point-ci sera inclus dans nos représentations.

M. FISHER: Ce chiffre de 900 millions de dollars aurait-il quelque valeur ou utilité dans vos représentations, c'est-à-dire contribuerait-il à équilibrer vos frais fixes.

M. GORDON: Oui, si le ministre des Finances nous écoute. Mais notez bien, comme je l'ai dit hier, que je n'apporte pas ce chiffre de 900 millions de dollars à l'appui, puisqu'en principe, il ne sert qu'à faire ressortir le contraste qui existe entre le rapport du Pacifique-Canadien et le nôtre. Ce que je dis ici c'est que si cette accumulation s'était faite chez-nous au même rythme qu'au Pacifique-Canadien, notre chiffre de dépréciation aurait alors été de tant et tant. Si nous établissons comme principe que notre dépréciation devrait avoir l'importance de celle du Pacifique-Canadien, alors nous analyserions ce chiffre théorique de 900 millions de dollars au regard d'une étude de ce qui s'est vraiment passé. Je ne puis vous dire en ce moment ce que serait la différence. Cependant, je dirais volontiers qu'elle se trouve quelque part entre 700 et 900 millions de dollars. Ce chiffre est-il à peu près juste?

M. J. L. TOOLE (*Vice-président, section de la Comptabilité et de la Finance, Chemins de fer Nationaux du Canada*): C'est à peu près cela. Nous nous trouvons quelque part entre ces deux chiffres, après les calculs très minutieux que nous avons faits à ce jour.

M. FISHER: Je voulais que ce point soit très clair.

M. BROOME: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Gordon, au sujet de vos réserves de locomotives diesel que l'on dit excessives. Si nous comparons le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sous le rapport du matériel roulant, la proportion est de 60 contre 40, c'est-à-dire 60 p. 100 pour les chemins de fer Nationaux du Canada et 40 p. 100 pour le Pacifique-Canadien. De sorte que le vôtre ne représente pas tout à fait en quantité 50 p. 100 de plus environ que celui du Pacifique-Canadien. Cependant, le nombre de vos diesels est supérieur de quelque 100 p. 100 et, par le même mode de calcul, on enregistrerait là quelque 500 diesels de moins. Au regard de cela, cependant, il faut dire que le Pacifique-Canadien dispose de quelque 300 locomotives à vapeur. Si une diesel équivaut en capacité de travail à deux locomotives à vapeur, cette augmentation représente donc bien au delà de 200 diesels de plus. Si cette comparaison est soutenue sur toute la ligne, cela signifie peut-être une valeur de 50 à 75 millions de dollars en matériel. La raison pourrait en être attribuable à l'installation des voies légères sur un très grand nombre de vos lignes, ce qui peut avoir une importance beaucoup plus grande que nous ne pouvons l'évaluer, puisque de tels aménagements exigent un genre spécial de locomotives diesels. Il ne vous est donc pas possible, comme dans le cas du Pacifique-Canadien, d'avoir une seule sorte de locomotives sur tout le réseau. Il me semble qu'en comparant simplement les chiffres, les uns au regard des autres, le rapport entre les diesels est loin d'être le même que pour le reste du matériel.

M. GORDON: Bien, je crois que c'est là une question très appropriée. J'ai une réponse pour elle, mais j'aimerais la transmettre à notre vice-président de la section du Transport, lequel est chargé de déterminer le volume des réserves globales. Vous entendrez ce qu'il a à dire puis j'ajouterai peut-être quelques mots.

M. H. C. GRAYSTON (*vice-président de la section du Transport et de l'Entretien, chemin de fer Nationaux du Canada*): Tout d'abord, les études que nous avions faites avant de nous lancer dans l'achat de nos diesels avaient été poussées à fond. Elles avaient duré pendant des mois, de fait pendant des années, et voici la réponse qu'elles nous ont donnée.

M. Gordon vous a déjà parlé de la différence que présentent nos réserves en raison des voies légères que nous avons aménagées. Il y a aussi qu'en nous comparant au Pacifique-Canadien, il est un peu difficile de faire une évaluation en termes de locomotives, étant donné, comme M. Gordon le laissait entendre hier dans son exposé, que notre exploitation s'effectue surtout dans les régions hautement industrialisées. Nous désservons un plus grand nombre de celles-ci dans l'Est canadien, ce qui, naturellement explique un peu pourquoi les réserves du Pacifique-Canadien diffèrent de celles du National-Canadien dans le secteur de la manœuvre de triages.

Il y avait un autre facteur à considérer dans les études entreprises. Naturellement, si vous êtes en voie de mettre à exécution un vaste programme d'amélioration des voies, comme nous étions à le faire, il vous faut du matériel de traction et, de fait, dans les travaux d'aménagement de voies, ce matériel est employé pour le transport du ballast, le remblayage et le reste.

M. BROOME: Vos locomotives à vapeur n'auraient-elles pas pu remblayer le terrain dont vous parlez?

M. GRAYSTON: Vous entrez ici, monsieur Broome, sur un terrain que nous avons couvert hier. Il arrive un temps où il vous faut vous décider à n'utiliser que des diesels. Cette décision vous est d'une certaine façon imposée. A un moment donné vous vous apercevez que votre installation de réparation se dédouble et qu'il vous faut déplacer vos ouvriers spécialisés pour les affecter à l'un ou l'autre des deux services. En raison du genre de diésélisation que nous avons effectué, c'est-à-dire en raison de la méthode sélective que nous avons employée pour ce faire, nous en sommes arrivés au point où nous devions tout simplement compléter le programme si nous voulions recevoir ces avantages accessoires assez appréciables dont il a été fait mention hier.

Puis, il y a une autre chose à se rappeler aussi, et c'est que les diesels se révèlent beaucoup plus efficaces dans le service des travaux que les locomotives à vapeur. Vous en obtenez un bien meilleur rendement.

M. BROOME: Puis-je faire deux commentaires à ce sujet? D'abord il y a le cas où, pour l'exécution d'un projet particulier, une transformation complète au diesel s'imposait et, en second lieu, c'est que le problème que posent au National-Canadien les lignes peu fréquentées est celui-là même que vous soumettrez à l'attention de la Commission des transports afin de solliciter de celle-ci un service réduit. Ainsi, si vous réussissez à obtenir une réduction de service sur ces lignes, vous aurez plus tard, sinon immédiatement, un surplus locomotives que vous aviez achetées à cette fin. Plus vous réussirez à consolider votre exploitation et à en assurer la cohésion, comme réussit à le faire le Pacifique-Canadien, plus votre entreprise aura tendance à se maintenir exactement au niveau de celui-ci.

M. GRAYSTON: Ceci aura certainement une répercussion. Mais, naturellement, il nous faut prendre en considération le fait que l'an dernier le niveau de la circulation a baissé en général. Notre présente réserve de locomotives diesel avait été établie en prévision de nos besoins actuels et, à mesure que le trafic augmente, il nous faut avoir le matériel voulu pour y faire face. Avec l'expansion des programmes établis à cette fin, nous pourrons satisfaire aux besoins accrus qu'entraînera le relèvement prévu dans ce domaine.

M. GORDON: Il y a un autre facteur à considérer sous le rapport de notre exploitation. A Terre-Neuve nous utilisons des locomotives de chemins de fer

à voie étroite. Elles sont exclusives à Terre-Neuve et ne peuvent donc nous servir sur nos principales lignes, ce qui donne l'impression que nous sommes plus imposants, numériquement parlant. Cela est particulièrement vrai, monsieur Broome, en ce qui concerne notre programme de diésélisation.

Je n'ai pas objection à vous révéler qu'à mesure que nous avancions dans l'exécution de ce programme nous nous rendions compte que nous obtenions de meilleurs résultats que ceux que nous avions anticipés, ce que nous constatâmes encore davantage à mesure que nous approchions de sa complète réalisation. Si je me souviens bien, monsieur Grayston, notre dernier budget prévoyait quelque 200 locomotives de moins.

M. GRAYSTON: Nous l'avons réduit de façon appréciable vers le temps où la circulation a diminué.

M. BROOME: Ce qui représente 50 millions de dollars.

M. GRAYSTON: Oui. Nous l'avons réduit.

M. BROOME: Et si vous aviez maintenant 200 locomotives de plus, vous auriez une surcapitalisation de 50 millions de dollars.

M. GORDON: Nous n'en avons pas 200 de plus. Il y a également nos services aux États-Unis.

M. BROOME: Je faisais entrer le matériel roulant dans le même pourcentage,—le matériel roulant à l'usage des deux chemins de fer.

M. CREAGHAN: Sur ce même point, monsieur le président, je me demandais si M. Gordon pourrait nous donner une ventilation des 2,134 locomotives diesel. Aux années antérieures nous savions en quel nombre celles-ci étaient affectées au service des voyageurs et le reste. Également j'aimerais savoir combien ont été remplacées en 1960.

M. GORDON: Nous pouvons obtenir ces renseignements pour vous.

Le PRÉSIDENT: Il fera ce calcul.

M. CREAGHAN: Aux années antérieures nous avions un rapport détaillé.

M. GORDON: Oui; cela est facile à obtenir. Nous l'avons. Nous pourrions le déposer après le déjeuner si la chose vous agrée.

M. CREAGHAN: Oui monsieur.

M. HOWE: A la page 3 de votre mémoire, il est fait rapport de 100 millions de dollars en épargnes visibles. J'aimerais avoir le détail de ces épargnes. Ont-elles été faites sur le combustible utilisé pour les diesels, sont-elles dues aux changements technologiques, ou dans quel secteur ont-elles été réalisées?

M. GORDON: Ce que vous désirez, c'est une ventilation de ces 100 millions de dollars. Nous pouvons vous la donner. Vous voudrez bien vous rappeler que ces chiffres sont des estimations.

Le PRÉSIDENT: Vous agrée-t-il d'avoir ces renseignements après le déjeuner?

M. HOWE: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: J'ai plusieurs questions d'un autre ordre à poser, soit celui qui touche à la cour de triage de Montréal. J'aimerais savoir quand celle-ci fut ouverte, combien elle coûte et comment elle fonctionne.

M. GORDON: Elle est presque terminée maintenant mais il y a les travaux de difinition à compléter. Son coût estimatif, une fois qu'elle sera achevée, s'élèvera à $28,500,000. Cette cour est entrée en activité le 4 juin. Quelle était votre autre question?

M. CHEVRIER: L'autre question est celle-ci. Comment cette cour progresse-t-elle?

M. GORDON: Elle a commencé de fonctionner dimanche. Nous avons été retardés et quelque peu réduits à l'impuissance vers la fin de la journée à cause d'une grosse tempête de grésil qui s'était abattue sur Montréal avant son ouverture. Cette tempête a causé beaucoup de dommages en matériel électronique dont il nous a été impossible de remplacer certaines pièces. De sorte que le fonctionnement de cette cour se fait présentement dans des conditions quelque peu défavorables. Nous sommes néanmoins assez satisfaits de ses opérations de base et nous avons confiance que cette installation pourra fonctionner de façon satisfaisante d'ici peu.

M. CHEVRIER: Vous avez récemment changé le parcours du train à Dorval afin d'éviter les passages à niveau. Vous suivez une autre route.

M. GORDON: C'est-à-dire la ligne de Lachine.

M. CHEVRIER: Oui. J'aimerais savoir pourquoi les trains ont été retardés depuis leur départ de Dorval jusqu'à leur arrivée à la gare Centrale. Il y a eu un retard de 15 minutes ou plus. Est-ce parce que cette route est nouvelle?

M. GORDON: Je crois que c'est là un ordre de ralentissement donné par la Commission des Transports du Canada.

M. GRAYSTON: Selon moi ces retards sont dus à des difficultés de signalisation.

M. CHEVRIER: Quand celles-ci cesseront-elles?

M. GRAYSTON: J'ose espérer qu'il n'y en a plus.

M. CHEVRIER: Il y en avait encore cette semaine.

M. GORDON: C'est là un des problèmes inhérents à tout début d'entreprise. C'est une raison entre plusieurs; je ne suis pas sûr si cet ordre de ralentissement est encore en vigueur. Le matériel de signalisation n'était pas tout à fait au point, mais nous nous attendons d'un moment à l'autre à sa mise en service.

M. CHEVRIER: Je suppose que la durée de temps requise pour se rendre de Dorval à la gare Centrale sera réduite. Allez-vous toujours suivre la route qui traverse le cana là deux endroits.

M. GRAYSTON: Avec l'emplacement actuel de nos voies, nous ne pouvons traverse le canal à deux endroits.

M. CHEVRIER: Alors anticipez-vous à une date ultérieure de réduire la durée de temps requise pour se rendre de Dorval à la gare Centrale?

M. GORDON: Par rapport au temps antérieur?

M. CHEVRIER: Oui monsieur.

M. GORDON: Ce temps sera réduit.

M. GRAYSTON: Au lieu de piquer une pointe à Lachine et de traverser ce centre industriel, nous suivons maintenant tout simplement la grande route.

M. GORDON: Mais on évite ainsi les passages à niveau, ce qui favorisera la vitesse.

M. GRAYSTON: C'est simplement une question de temps sur une distance moins longue; c'est là la seule différence qu'il y a.

M. CHEVRIER: Y a-t-il quelque différence dans la distance en milles entre l'ancienne route et la nouvelle?

M. GRAYSTON: La différence est de 0.7 mille.

M. CHEVRIER: Afin que les personnes voyageant par avion soient ramenées plus rapidement que par taxi dans le centre de Montréal ou dans ses alentours, —il a été proposé—et le ministre en a fait mention à la Chambre, de demander aux chemins de fer d'étudier la possibilité d'aménager une ligne ferroviaire ou d'affecter à un tel service les installations déjà existantes.

M. GORDON: Cette question a été mise à l'étude. De l'avis du National-Canadien la chose ne semble pas très possible. Il nous faudrait pour ce faire traverser plusieurs passages à niveau. De fait, le Pacifique-Canadien est mieux en mesure que nous d'exploiter une ligne en navette. Mais je n'ai pas l'impression que lui-même serait très enthousiaste. Pour ce qui est de l'amélioration du service, je ne crois pas que ce soit là un projet pratique.

M. MCFARLANE: On a parlé du rapport du Pacifique-Canadien portant que 364 locomotives à vapeur sont utilisées. Celles-ci figurent comme matériel roulant de réserve. Cela ne concorde pas avec la déclaration établissant que les dépenses en réparation de locomotives avaient diminué sensiblement, indice que le programme prévoyant le remplacement des locomotives à vapeur par des diesels avait été complété et que certains changements apportés au modèle de ces dernières locomotives avaient donné de bons résultats. Il m'incombait de vous faire remarquer, ai-je pensé, que ces 364 locomotives à vapeur qu'ils font figurer comme matériel de réserve ne sont peut-être pas mises en utilisation.

M. GORDON: Je vous remercie; ce renseignement a son utilité.

M. BROOME: Il rend la situation plus grave. Cette société-là ne dispose donc que de 1,000 locomotives diesel. Et moi qui incluais les 300 locomotives à vapeur pour arriver à ce pourcentage de 50.

M. GORDON: Le Pacifique-Canadien a 364 locomotives à vapeur en réserve. Par conséquent, s'il avait à faire face à une très grande demande de circulation, il les mettrait en service. Quant à nous, nous n'avons pas d'autres locomotives que des diesels, de sorte que notre réserve se compose naturellement des diesels que nous avons présentement en stock. Il est très rare qu'un chemin de fer fonctionne à pleine capacité. S'il devait le faire, nous manquerions de locomotives. En 1956, la demande avait été des plus grandes et il nous en avait manqué beaucoup.

M. GRAYSTON: De fait nous avons eu cet hiver une saison de forte demande.

M. GORDON: Nous avons des périodes de forte demande même lorsque la circulation est faible et nous manquons alors de locomotives; il nous faut donc prévoir une réserve raisonnable. Il semblerait que le Pacifique-Canadien sous ce rapport n'ait pas entièrement remplacé ses locomotives à vapeur par des diesels et qu'il compte sur ce qui lui reste de locomotives à vapeur pour sa réserve. Toutefois, lorsque la diésélisation aura été complétée il devra se servir de diesels.

M. FISHER: A cet égard, est-il vrai que sur la route ouest de la ligne principale, en raison des divers genres de diesels utilisés,—et c'est là votre plus grand avantage,—vous êtes mieux en mesure que le Pacifique-Canadien de maintenir un service de trains à marchandises rapide. Je pense particulièrement au parcours entre Toronto et Winnipeg.

M. GORDON: L'idée générale d'une guerre de vitesse est une chose à laquelle je m'abstiens de penser. Il peut arriver en certains cas particuliers que nous ayons l'avantage sur le Pacifique-Canadien mais, à mon avis, nos deux sociétés s'égalent à peu près. Je ne crois pas que nous l'emportions en vitesse.

M. FISHER: Hier lorsque vous avez fourni des renseignements sur l'introduction du service de train de marchandises rapide, il s'agissait strictement d'une avance sur le Pacifique-Canadien et non d'une course de vitesse remportée sur lui.

M. GORDON: En partie; cela avait aussi quelque chose à voir avec le circuit des trains. Il y a des endroits où nous avons l'avantage sous le rapport temps à cause du parcours et du fait que notre ligne peut passer dans des

régions moins encombrées. Dans l'ensemble, toutefois, nous espérons tout d'abord pouvoir augmenter notre vitesse de façon si spectaculaire que nous obtiendrons l'avance dont vous avez parlé. Quelles sont les vitesses, monsieur Grayston?

M. GRAYSTON: Elles sont à peu près les mêmes présentement. L'avantage même ce n'est pas la vitesse la plus grande sur la route mais plutôt la rapidité avec laquelle se fait la livraison une fois que la destination est atteinte. Naturellement, la vitesse du train depuis le départ jusqu'au point de destination a aussi son importance, mais ce qui importe le plus c'est la rapidité avec laquelle la livraison est faite.

M. FISHER: Puis-je demander à M. Gordon si l'un des projets les plus coûteux du programme a été celui de l'aménagement de la cour?

M. GORDON: Oui monsieur.

M. FISHER: Dans vos plans aviez-vous prévu des capacités pour ces installations, comme celles de Moncton et de Montréal par exemple?

M. GORDON: Oui monsieur.

M. FISHER: Combien près êtes-vous d'atteindre cette capacité dans le cas de la cour de Moncton?

M. GORDON: Je ne saurais le dire en ce moment. M. Grayston a peut-être ces chiffres. Je puis dire, en général, que les cours dont l'aménagement est terminé sont construites en vue d'un excédent de capacité. Nous construisons en prévision de l'avenir et en prenant des dispositions qui permettront une rapide expansion. Mais en ce moment vous songez à la circulation actuelle, à la lumière de la capacité déjà disponible.

M. FISHER: Il est concevable, je pense, que vous ayez trop dépensé?

M. GORDON: Vous voulez savoir si nous avons trop dépensé à la lumière de la circulation actuelle?

M. FISHER: Oui, à la lumière de votre déficit et de votre dette générale.

M. GORDON: Je pourrais vous répondre sur le champ que la capacité de notre installation de Moncton dépasse les besoins de la présente circulation, mais qu'elle témoigne d'une disposition prudente qui favorisera l'expansion. Quelle est la capacité de la cour de Moncton en ce moment, monsieur Grayston?

M. GRAYSTON: Il y a place présentement dans la cour de Moncton pour un peu plus de 5,000 wagons. Des dispositions ont été prévues dans les plans de la cour, bien que l'aménagement actuel n'en laisse rien voir, pour porter ce chiffre à 7,600 wagons.

M. FISHER: Vous arrive-t-il de recevoir plus de 3,000 wagons à l'heure actuelle?

M. GRAYSTON: La cour est présentement aménagée pour recevoir quelque 3,500 wagons par jour. Nous n'en sommes pas rendus à ce chiffre.

M. GORDON: De nouveau vous abordez la question des périodes de pointe. Notre entreprise n'a pas encore une année complète d'existence. Il n'y a aucune utilité à avoir une cour qui ne pourrait pas satisfaire aux besoins des périodes de pointe. Il faut toujours penser que celles-ci pourraient surgir en tout temps. Cette cour ne fonctionne que depuis très peu de temps; elle n'a pas encore fonctionné pendant toute une saison ou toute une année.

M. GRAYSTON: Elle n'a pas encore fonctionné pendant toute une année.

M. FISHER: Vous aviez annoncé il y a quelques années l'aménagement de ces trois installations. Une d'elles, celle de Toronto, est encore à l'état embryonnaire.

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Le volume des affaires a eu, je suppose, tendance à baisser. J'aimerais savoir comment vous vous y prenez pour vous adapter à une telle situation, car l'expansion de votre plan coûte de l'argent. Le remaniez-vous et le réduisez-vous à de plus faibles proportions parce que vous n'êtes pas arrivé à l'expansion à laquelle vous vous attendiez.

M. GRAYSTON: C'est ce que nous avons fait.

M. GORDON: Je crois, monsieur Grayston, que vous trouverez un mémoire dans le dossier que je vous avais adressé il y a quelque six semaines, mémoire qui demandait une revision complète de tout le plan de Toronto, et c'était là la chose que nous avions en vue. Mais lorsque nous parlons de prévision de dépenses en matière de circulation, c'est un problème très compliqué et il est très difficile d'en faire des estimations précises. Tout ce que nous avons pu obtenir c'est une estimation prudente à l'égard de la circulation totale que l'on pourrait avoir dans la région de Toronto. Je crois en ce moment que notre plan original pour Toronto était probablement d'une trop grande envergure, mais cela ne veut pas dire que nous regrettons d'avoir acheté cette propriété et que nous ne continuerons pas à prévoir pour l'avenir des projets d'expansion, parce que je suis tout à fait convaincu qu'avec les années la circulation augmentera à Toronto.

M. FISHER: Nous allons bien voir. Comme vous pouvez vous en rendre compte, nous n'avons pas les connaissances techniques ou les notions voulues pour traiter de la question de savoir si oui ou non vos plans sont trop ambitieux.

M. GORDON: Non, je crois que c'est là une question qui relève de la direction.

M. FISHER: Elle relève de la direction, mais vous pouvez quand même nous donner l'assurance que vous tentez des efforts pour vous adapter à cette tendance à la baisse, surtout à l'égard de Toronto, l'un des plus sinon le plus coûteux de ces projets, j'imagine.

M. GORDON: Oh! absolument; il n'y a pas de doute là-dessus. A vrai dire nous avons été plus loin. Maintenant que vous avez soulevé ce point, je puis ajouter que l'on nous tient au courant de ce qui se passe dans chacune de nos cours en construction. L'installation de Moncton a été la première achevée. Or, rappelez-vous que ces cours à triage, comme on les appelle, représentent une technologie très, très nouvelle, et que celle de Moncton a été la première terminée. Nous avons mis à profit ce qu'elle nous a enseigné. Il y a certaines choses qui ont été faites à Moncton mais que nous ne répéterions pas et que vous ne trouverez pas dans la cour de Montréal ni dans celle de Toronto. Ce n'est rien de très important, mais je vous dirai que nous avons profité de l'expérience ainsi acquise.

Une chose, par exemple, c'est qu'à Toronto je ne crois pas que nous construisions nos installations en prévision d'une durée d'existence aussi longue que celle que nous avions prévue dans le cas, mettons, de Moncton. Il vaut peut être mieux construire certains de ces bâtiments en envisageant une durée de 15 ou 20 ans d'existence plutôt que 30 ou 40, vu les si nombreuses évolutions rapides dont nous avons été les témoins en ce qui concerne les matériaux et le reste. Nous en prenons le risque en calculant que nous pourrons peut-être remplacer ces bâtiments dans 15 ou 20 ans, ce qui nous amènera à utiliser une forme de construction moins coûteuse que celle que nous avions l'habitude d'employer. Il a été d'usage dans l'entreprise ferroviaire en général, et je crois que c'est là formuler un commentaire valable,—et non une critique,—de construire trop solidement. Peut-être serait-il préférable pour nous d'ériger des installations en songeant moins à leur permanence qu'à l'idée que nous pourrions les reconstruire dans un laps plus court de temps.

M. FISHER: Comment cela va-t-il influer sur le temp qu'il faudra pour aménager le projet de Toronto?

M. GORDON: Il n'y aura aucune répercussion là-dessus.

M. FISHER: Vous dites que c'est là une question qui relève de la direction, une question qu'il appartient à la direction de décider. Si nous avons des doutes quant aux remaniements à faire, ou si vous-mêmes vous en avez, y a-t-il quelqu'un de l'extérieur qui pourrait promptement étudier votre cas et vous donner une opinion quant à la sagesse de vos projets et quant à la manière de vous adapter aux nouvelles conditions en cours?

M. GORDON: Non, pas par rapport à l'entreprise ferroviaire en tant que telle. Je crois qu'il y a des vérifications que nous pouvons faire sous forme d'études techniques, et nous les faisons lorsqu'il est question de la capacité de la cour et le reste. Toutefois, l'étude et l'estimation du volume total de la circulation ou des dimensions de la cour sont bel et bien des question dont les décisions relèvent de la direction ferroviaire.

M. FISHER: Vous n'hésitez aucunement, monsieur Gordon, à l'égard de certains autres aspects de votre entreprise à faire appel aux services de consultants comme la *Price Waterhouse and Company*, ou la *Woods Gordon and Company*, ou de gens de la sorte. Ne pourriez-vous pas également alors vous adressez à quelqu'un de l'extérieur en vue de savoir si vos projets sont trop grandioses?

M. GORDON: Oui, nous avons consulté à ce sujet le rapport de Leuw-Cather, dont il a déjà été question, mais il s'agissait là surtout d'une vérification pour ainsi dire de notre propre jugement. Il n'y a aucune manière pour nous de trouver quelqu'un,—permettez-moi de m'exprimer ainsi,—il n'y a personne que je connaisse en dehors de l'entreprise ferroviaire qui soit mieux en mesure de porter un jugement sur les affaires du chemin de fer que les fonctionnaires de la société eux-mêmes.

M. FISHER: C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

M. CREAGHAN: Afin de donner suite à ceci et d'établir si la direction a été prudente ou non, je vous ferai remarquer que la capacité de la cour de Moncton était de 3,500 par jour et que, vous ne l'aviez pas mise à complète contribution parce que votre exploitation n'avait pas encore une année entière d'existence et que vous n'aviez donc pas eu la chance de mettre cette installation à l'épreuve. Combien de wagons y recevez-vous maintenant par jour?

M. GRAYSTON: Je ne crois pas avoir les chiffres ici monsieur.

M. CREAGHAN: En avez-vous quelque idée?

M. GRAYSTON: Je peux certainement les obtenir.

M. CREAGHAN: Serait-ce 2,500? Ce chiffre dépasserait-il 2,500 en hiver?

M. GRAYSTON: Oui quelque chose comme cela. Je dirais qu'il est plus près de 2,000.

M. FISHER: En d'autres mots, il y a jusqu'ici une capacité en excédent de plus de 75 p. 100, ou de 75 p. 100 environ?

M. GRAYSTON: Il m'importerait peu, monsieur Fisher, de répondre oui ou non à cela. Je crois que nous pourrions fournir les chiffres relatifs à la capacité maximum. Il y a un autre point à l'égard de l'exploitation de la cour de triage que l'on pourrait, je crois, mentionner ici, et c'est que la capacité d'une grande cour dans un centre important est déterminée dans une certaine mesure par l'étendue des opérations de classement de wagons à marchandises aux endroits isolés qu'il est possible d'éliminer. Si vous limitez la capacité de la nouvelle installation, vous diminuez aussi les chances qu'il y a de faire disparaître ces petits aménagements.

M. CREAGHAN: Au cours du dernier mois ou plus, vous avez passablement centralisé à Moncton la circulation de la dernière année et vous avez pu récupérer ainsi quelques propriétés de très grande valeur sur ce qui était considéré la rue principale. L'hiver prochain le classement des wagons à marchandises ordinairement fait dans le district de Toronto se fera, je suppose, dans la cour de triage, et vos récupérations seront ou mises en valeur ou vendues, ce qui diminuera les dépenses de cette cour.

M. GORDON: Cela n'a aucun rapport avec la cour de triage. Ce sera un dédommagement.

M. CREAGHAN: Ce sera certainement un avantage parce que vous allez récupérer certaines propriétés de très grande valeur.

M. GORDON: Oui, mais celles-ci ne sont pas récupérées à cause de la cour de triage.

M. CREAGHAN: Il y en aurait de moins en moins si vous n'aviez pas cette cour.

M. GORDON: Je vois ce que vous voulez dire,—parce que nous pouvons nous servir de la cour de triage.

M. CREAGHAN: Oui monsieur.

M. GORDON: Il y a un facteur ici que M. Grayston n'a pas mentionné, et c'est que Moncton est le centre des Maritimes. A chaque fois que les conditions atmosphériques y sont très défavorables, comme cela arrive en hiver, les périodes de pointe peuvent devenir excessivement fréquentes. Cette cour sert alors à entreposer les wagons en route vers Terre-Neuve par exemple. La difficulté que nous éprouvions dans le passé c'était que lorsque la circulation se dirigeant vers Terre-Neuve était arrêtée pendant quelques esmaines à cause de la mauvaise température, nous étions fort embarrassés par cet arrêt le long de la route. Maintenant nous avons l'avantage de pouvoir nous en occuper de façon efficace à l'installation de Moncton.

M. CREAGHAN: Dans les nouvelles, ce matin, il était question d'un très grave arrêt de la circulation maritime aux États-Unis. S'il durait un tant soit peu, je présume que les ports d'Halifax et de Saint-Jean pourraient être employés et que la cour de Moncton serait utilisée à sa pleine capacité durant cette période.

M. GORDON: C'est ce que je soutiens. Chacune de ces cours a des caractéristiques différentes. Ainsi, comparez la cour de Moncton à celle de Toronto sous le rapport de la capacité. Vous pourriez immédiatement conclure que l'on a aménagé trop d'installations à Moncton. Les caractéristiques de cette cour sont toutefois différentes. De telles installations s'imposent à Moncton en raison du trafic maritime et de la forte augmentation de circulation qui pourrait se produire tant à cause des conditions atmosphériques qu'à cause des changements effectués dans la navigation et de beaucoup d'autres choses qui influent sur la circulation maritime. Naturellement, il n'en est pas ainsi dans le cas de Toronto. C'est donc avec intention que nous avons prévu pour la cour de Moncton une flexibilité de capacité qui par instants peut paraître trop grande mais qui ne l'est vraiment pas.

M. CREAGHAN: J'ai en maintes occasions visité la cour avec vous, monsieur Gordon, et bien que je ne connaisse pas grand-chose à la circulation ferroviaire, je ne crois pas qu'il y a trop d'installations dans la cour de Moncton.

M. GORDON: Je suis heureux de vous l'entendre dire. Cela répond à la question de M. Fisher qui désirait savoir si notre décision avait été confirmée.

M. FISHER: A cet égard, ni Montréal ni Moncton n'ont été en exploitation pendant assez longtemps pour vous donner une idée de la véritable situation.

M. GORDON: Non, il s'agit là de nouveaux projets et il s'écoulera du temps avant que nous puissions . . . nous apprenons par expérience.

M. FISHER: La direction pourrait-elle à ce temps-ci l'an prochain ou l'année suivante, lorsqu'elle comparaîtra devant notre Comité, nous faire savoir jusqu'à quel point vos projets d'utilisation de la cour ont été réalisés après une année de fonctionnement? Nous ne pouvons présentement nous prononcer là-dessus d'une façon ou d'une autre, mais je crois que nous avons le droit de savoir, que le Comité a le droit de savoir d'ici un an si l'envergure que vous avez donné à cette installation était motivée.

M. GORDON: Oui, je ne sais pas si une année suffira, mais je sais que nous pourrons vous donner quelques indications là-dessus. Je suis aussi très heureux de savoir que vous vous attendez de me voir ici l'an prochaine.

M. FISHER: J'ai dit très prudemment «la direction» des chemins de fer Nationaux du Canada, monsieur Gordon.

M. GORDON: Je pourrais certainement vous soumettre les faits à venir jusqu'à cette date, et nous serons en mesure de formuler un jugement là-dessus pour ce qui est de l'exploitation de la cour en général.

Le PRÉSIDENT: Elle pourrait n'être pas assez grande.

M. GORDON: Je puis ajouter que les préparatifs qu'impose la construction de ces cours ainsi que leur aménagement tombent dans un domaine très technique, et sous bien des rapports nous sommes des pionniers. Nous sommes des pionniers et notre expérience servira aux autres.

M. FISHER: Et le contribuable canadien, naturellement, vous fournit les fonds dont vous avez besoin.

M. GORDON: Non, non pas le contribuable canadien dans ce cas-ci. Notre entreprise est exploitée avec des fonds que fournissent les personnes qui investissent de l'argent dans des obligations du National-Canadien et le contribuable canadien n'est appelé à contribuer que lorsqu'il y a un déficit dans l'exploitation globale. Le contribuable ne fournit pas les capitaux.

M. FISHER: Si le gouvernement canadien n'appuyait pas ces obligations, croyez-vous qu'il y aurait beaucoup de chance de vendre celles-ci sur le marché libre?

M. GORDON: Oui, si je vendais des obligations au marché libre avec le genre de chemin de fer dont le fonctionnement reposerait sur le même principe que celui du Pacifique-Canadien.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Naturellement M. Fisher a laissé entendre que probablement cela pourrait donner une impression injuste et inexacte au contribuable canadien. Ces projets d'immobilisations, ou le produit de ceux-ci, sont dans une grande mesure d'origine canadienne et ils ont donné une certaine impulsion à l'économie canadienne en divers endroits du Canada, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oh! oui en effet.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à ce sujet présentement?

M. BROOME: Il y en a une que j'aimerais poser au sujet du programme général. Les chemins de fer Nationaux du Canada prévoient-ils un programme d'achats qui donne la préférence aux Canadiens?

M. GORDON: Oui, ils en ont un. J'ai une note qui traite du programme d'achats et je pense que je ferais aussi bien de vous la soumettre telle que je l'ai ici. Juste un instant s'il vous plaît. Je voudrais trouver les articles qui se rapportent à la situation dont nous parlons ici. Il y a quelques articles réglementaires et je suppose que c'est à eux que vous pensez.

M. BROOME: Je me demandais s'il existait une préférence pour les achats canadiens, comme il y en a une pour les achats du gouvernement.

M. GORDON: Oui. Elle est semblable, mais elle en diffère naturellement à cause des exigences qui sont différentes.

Voici trois exemples. Je vous donne l'article qui entre dans un contrat de matériel:

> «L'entrepreneur doit acheter des producteurs canadiens tous les matériaux et toutes les fournitures dont il a besoin pour son matériel, si de tels matériaux et de telles fournitures de qualité convenable peuvent s'obtenir au Canada à des conditions aussi favorables qu'ailleurs. En aucune circonstance l'entrepreneur ne doit acheter en dehors du Canada aucun de ces matériaux ou aucune de ces fournitures qu'il peut obtenir au Canada, sans le consentement écrit du représentant de la compagnie».

L'article qui vise les divers matériaux se lit ainsi qu'il suit:

> «Les matériaux et les articles produits ou fabriqués au Canada doivent être utilisés exclusivement dans l'ouvrage prévu par le présent contrat, pourvu qu'ils puissent être obtenus au Canada et que la qualité ainsi que le coût f.o.b. usine soient comparables à ceux qui ont cours hors du Canada».

Puis, dans une commande générale d'achat on lit ce qui suit:

> «Cette commande est adjugée à condition que tous les matériaux et toutes les fournitures utilisés dans la production en question soient autant que possible d'origine canadienne».

J'ai quelques chiffres également. Si vous voulez les examiner; ils font voir les résultats.

M. BROOME: Peut-être que si le tableau est intéressant, on ferait bien de le déposer afin de le faire figurer en appendice. De cette façon vous n'auriez pas à vous donner la peine de le lire.

M. GORDON: Ces chiffres font voir ce que nous accomplissons.

M. BROOME: Il serait intéressant de les verser aux procès-verbaux du Comité.

M. GORDON: Les voici:

RÉPARTITION DES ACHATS DU RÉSEAU EN 1959, PAR PAYS D'ORIGINE ET SELON LES FACTURES EN MAIN
(Non compris le fret étranger, la douane, la manutention du combustible et les droits de dock)

Chemins de fer Nationaux du Canada	Pour utilisation au Canada				Pour utilisation aux États-Unis		
	Canada	États-Unis	Grande-Bretagne	Autres pays	Canada	États-Unis	Total
	$	$	$	$	$	$	$
MATÉRIAUX DIVERS							
Rapport des acheteurs de marchandises ...	132,228,698	14,289,225	3,820,462	1,661,370	63,417	8,398,206	160,461,378
Section des relations extérieures	2,210,703	—	—	—	—	105,480	2,316,183
Toutes les autres sections	414,246	—	—	—	—	24,299	438,545
Sous-total	134,853,647	14,289,225	3,820,462	1,661,370	63,417	8,527,985	163,216,106
MATÉRIEL	82,869,907	50,000	—	—	—	2,428,160	85,348,067
TRAVERSE ET AUTRES PRODUITS FORESTIERS	15,198,032	45,119	—	—	279,821	780,864	16,303,836
COMBUSTIBLE	29,616,785	1,678,797	13,650	—	95,722	3,213,152	34,618,106
	262,538,371	16,063,141	3,834,112	1,661,370	438,960	14,950,161	299,486,115

M. BROOME: Est-ce là l'indice d'un changement quelconque dans le programme?

M. GORDON: Non. Ce sont là les chiffres qui s'appliquent aux achats de toutes sortes de chose devant être utilisées au Canada.

M. BROOME: Ce sont là les achats directs effectués par le chemin de fer?

M. GORDON: Oui, pour usage au Canada. Une valeur de $262,538,371 est achetée au Canada, une de $16,063,141 aux États-Unis, une de $3,834,112 en Grande-Bretagne et une de $1,661,370 en d'autres pays. De sorte que le total acheté au Canada est de 262 millions de dollars comparativement aux 16 millions aux États-Unis, aux 4 millions en Grande-Bretagne et au 1,600,000 en d'autres pays.

Ensuite, à l'égard de nos lignes aux États-Unis, les chiffres s'établissent ainsi qu'il suit. Une valeur de $14,950,161 a été achetée aux États-Unis et une de $438,960 au Canada. Par conséquent, le total global de nos achats s'élève à $299,486,115. Je vous donnerai ce tableau; il sera intéressant de l'avoir dans le compte rendu officiel.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Grills.

M. GRILLS: Monsieur Gordon, il semble que dans ma région les employés ferroviaires ont généralement l'impression qu'il y a plus de surintendants qu'il n'en faut; en d'autres mots, il y a dans l'entreprise plus de patrons mais moins d'employés, et l'expression que l'on emploi parfois pour exprimer cela c'est qu'il y a plus de chefs et moins d'Indiens.

M. GORDON: C'est là une phrase qui semble avoir fait une assez profonde impression, n'est-ce pas?

M. GRILLS: Oui. Quelle est votre opinion là-dessus? Il me semble que c'est là l'impression générale, et qu'elle a eu quelque effet sur les employés des chemins de fer. Je dois ajouter que je ne veux pas laisser entendre que cela n'est pas bien.

M. FISHER: Je présume que nous en sommes à la réorganisation des cadres administratifs en ce moment, n'est-ce pas?

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question à poser avant que nous arrivions à cela.

Le PRÉSIDENT: Je suis tout à fait de l'opinion que ce domaine a été passablement étudié. Nous nous occuperons de la question de M. Grills mais après cela, je vous demanderais d'essayer de procéder méthodiquement.

M. CREAGHAN: Cette réponse, monsieur le président, avait été plus ou moins anticipé lorsque nous avons changé de sujet hier. M. Fisher avait soulevé une question à propos des chefs.

M. GORDON: Je crois que je puis répondre à votre question ainsi qu'il suit, —et cette réponse est brève. La proportion des employés préposés à la surveillance dans l'effectif ouvrier des chemins de fer s'établissait ainsi en 1959: National-Canadien, 12.2; Pacifique-Canadien, 11.7, et chemins de fer de première classe des États-Unis, 12.4. Vous constaterez donc que nos rapports font voir presque le même pourcentage que celui des chemins de fer de première classe des États-Unis. Ce dernier est légèrement plus élevé que le nôtre, et celui du Pacifique-Canadien est un peu inférieur au nôtre. Par conséquent, le pourcentage dans l'ensemble est à peu près le même.

M. FISHER: Cela prend-il en considération le changement effectué dans vos cadres administratifs?

M. GORDON: Ce sont là les chiffres pour 1959.

Les chiffres pour 1960 donnent pour le National-Canadien 12.6 et pour le Pacifique-Canadien 11.9. Je n'ai pas ceux des chemins de fer de première

classe des États-Unis pour 1960. Mais là encore le pourcentage se rapproche passablement du nôtre.

Mais cela vaut pour ce que vous appelez le personnel surveillant. Si vous prenez la proportion des employés de bureau dans le total de l'effectif ouvrier,—et j'aimerais vous donner ces chiffres, que je n'ai en ce moment que pour les périodes allant jusqu'à 1959,—elle s'établit ainsi qu'il suit: National-Canadien, 25.8, Pacifique-Canadien, 26.1 et chemins de fer de première classe des États-Unis, 27.3. Puis, j'ai une couple d'autres chiffres se rapportant à des industries de l'extérieur. L'indice de tous les établissements industriels s'élève à 23.6 et celui des biens durables à 23.7. Toutefois, à l'égard des employés de bureau de l'industrie ferroviaire, le pourcentage du National-Canadien est quelque peu inférieur à celui du Pacifique-Canadien, et considérablement plus bas que celui des chemins de fer de première classe des États-Unis.

M. FISHER: Vous êtes satisfait de ce pourcentage des biens durables.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions en tenir compte. Nous en entendons tous parler en différents milieux, et en toute justice pour les chemins de fer, nous devrions nous rappeler que notre proportion est raisonnable si nous la comparons à celle d'autres industries.

M. GRILLS: Un autre commentaire que l'on entend parfois c'est que certains hommes plus jeunes qui entrent dans l'entreprise ferroviaire n'ont pas d'expérience en ce domaine et en certains cas on s'oppose à cela.

M. GORDON: J'ai manqué la première partie de votre commentaire.

M. GRILLS: J'ai entendu des commentaires portant que plusieurs des surintendants ou des patrons de bureau n'avaient pas la formation voulue en ce domaine, et n'avaient pas passé par les cadres si je puis m'exprimer ainsi. Il sensuit que la connaissance qu'ils ont de leur travail est parfois mise en doute.

M. GORDON: Oui monsieur.

M. GRILLS: On se demande aussi comment ils sont parvenus là.

M. GORDON: Naturellement, cet exposé général portant sur l'expérience en matière ferroviaire demande beaucoup d'explications.

A mon avis, un employé des chemins de fer n'est pas seulement l'homme qui sait comment trier les wagons dans une cour ou conduire une locomotive d'un endroit à un autre. Il y a beaucoup plus dans cette entreprise que la manutention physique du matériel. Je crois que même en ce qui a trait au commerce laitier, vous seriez d'accord avec moi pour dire que le conducteur du camion n'est pas nécessairement en mesure de diriger l'entreprise toute entière. Il en est de même pour les chemins de fer.

Au National-Candien l'entreprise comporte beaucoup plus que la «simple» fourniture d'un service de chemin de fer. Nous maintenons un réseau national de communications, un service national d'hôtels et une entreprise d'immeubles, l'une des plus considérables au Canada. En ce moment, je ne fais que vous mentionner les grandes lignes de notre activité. Nous nous occupons également d'une foule d'autres choses. Dans le secteur de la réorganisation, par exemple, nous nommons des directeurs régionaux, des hommes qui, espérons-nous, seront capables de représenter la société sous tous les rapports. Il ne s'agit pas simplement d'une question de mettre les trains en marche; le directeur régional est spécialement affecté au service des ventes. Je vais m'enquérir de la raison pour laquelle vous n'avez pas reçu la visite du directeur de votre région, monsieur Grills. Voilà ce que je veux dire. Cet homme est chargé des ventes dans votre région et lorsque je l'appellerai à ce sujet il va apprendre qu'il a cette charge! Au directeur régional incombe la responsabilité de voir à ce que

nos intérêts en matière d'immeubles dans sa région soient bien surveillés, comme doivent l'être aussi notre service d'hôtels ou toutes nos autres entreprises se trouvant dans les limites de son territoire. Il y a la question de la comptabilité et toutes sortes d'autres,—celles que pose la concurrence de l'industrie du camionnage et de l'aviation. Il doit être un administrateur général d'affaires. Il y a des hommes dans nos régions qui nécessairement sont en mesure d'assumer une telle tâche,—ce pourrait être un avocat, un comptable, ou même un banquier! C'est une question d'administration générale.

M. FISHER: Allez-vous engager M. Coyne?

M. HORNER (*Acadia*) J'ai une autre question à poser.

M. GORDON: Je veux bien préciser aussi que dans le choix de ces directeurs régionaux tous les secteurs de notre entreprise sont pris en considération. Par là je ne veux pas laisser entendre que l'opérateur de machines qui est capable d'acquérir les qualités voulues pour ces genres de fonctions est éliminé. Il a une change égale,—mais seulement une chance égale; on ne lui accorde pas de préférence. Il a la même chance qu'a toute autre personne qui fait partie du personnel de la société.

Nous avons commencé à nous départir de l'ancienne coutume qui existait certainement à la société avant que j'y arrive, et qui, je crois, paralysait beaucoup cet organisme. La tradition voulait que lorsqu'un homme entrait à la section des achats il y soit maintenu, que la personne que l'on affectait au service d'exploitation était gardée là, que celle qui entrait au service du contentieux y restait et que l'employé dirigé vers le service de la comptabilité y demeurait, avec le résultat que nous formions des acheteurs, des comptables, des légistes et ainsi de suite; les fonctions de tous et chacun étaient bien définies; il n'y avait pas d'intégration. Et à cause de cela la société ne reçut pas selon moi toute la coordination qu'elle aurait dû recevoir. La conséquence de ceci c'est que tous ces services «fermés»,—et je n'en ai mentionné que quelques-uns, j'aurais pu vous en citer 20,—n'étaient coordonnés qu'à Montréal. Ils relevaient tous de Montréal, et nous en sommes arrivés à une centralisation excessive.

M. BROOME: Comme à Ottawa.

M. GORDON: Je ne saurais dire. J'ai vécu à Ottawa pendant quelques temps.

C'est la raison fondamentale pour laquelle une réorganisation s'impose. Nous essayons d'établir l'entreprise sur une base de décentralisation afin que l'homme préposé à une région donnée puisse s'occuper de toutes les affaires et de tous les besoins touchant son secteur.

M. CREAGHAN: Cette réorganisation réduira-t-elle le personnel du bureau principal et affectera-t-elle une partie de celui-ci aux diverses localités?

M. GORDON: Je ne tiens pas à répondre à cette question en ce moment. Nous n'avons commencé ce travail qu'en janvier. Nous ne sommes pas suffisamment avancés dans notre réorganisation pour nous prononcer définitivement là-dessus. Je pourrais ajouter aussi que l'organisation du bureau principal n'est pas encore comme je la veux,—et cela va peut-être surprendre certains de mes fonctionnaires. Toutefois, je suis passablement convaincu de l'excellence de notre projet à l'égard des régions et des localités. Nous en arrivons là à des résultats. Mais, il y a encore trop de travail qui se fait au bureau principal; cependant, lorsque nous aurons réussi à faire les triages qui s'imposent, comme j'espère le faire, le personnel en sera définitivement réduit je crois. Toutefois il faudra du temps pour que cela se matérialise.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): A la page 5 nous avons un graphique qui montre que 57.7 p. 100 de l'argent a été versé en salaires. Pourriez-vous me dire combien dans ce 57.7 p. 100 est affecté au personnel administratif, aux

employés de bureau; ce personnel figure-t-il dans les traitements de ces dernier ou dans les autres dépenses de 30.9?

M. GORDON: Un instant seulement, jusqu'à ce que je vois comment je pourrais faire cette ventilation pour vous.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): En d'autres mots, quelle fraction du dollar va à la direction? Combien coûte celle-ci?

M. GORDON: Vous voulez une ventilation de toutes les rétributions des catégories qui comprendraient mettons la haute et la moyenne directions et ensuite ce que vous appelez le personnel; n'est-ce pas cela?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Oui monsieur.

M. BROOME: Monsieur le président, avant que l'on réponde à cette question, je suppose que nous en avons fini avec les résultats financiers et que nous en sommes à la réorganisation des cadres administratifs?

Le PRÉSIDENT: Oui. Cela vous agrée-t-il?

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant à la réorganisation des cadres administratifs.

M. GORDON: Je crois que je puis obtenir ce renseignement de l'exposé, mais il pourrait y avoir une légère différence par rapport à la ventilation. J'aurai ces détails pour vous après le déjeuner.

M. HORNER (*Acadia*): Je m'intéressais aux chiffres touchant le personnel de surveillance. En 1959, le National-Canadien en comptait une proportion de 12.2 et en 1960, de 12.6. C'est là une augmentation de quelque 500 personnes dans ces emplois. Avez-vous le pourcentage pour les années antérieures à 1959?

M. GORDON: Oui monsieur.

M. HORNER (*Acadia*): Ce pourcentage nous indiquerait peut-être mieux s'il y a eu augmentation cette année ou s'il y a eu 500 personnes de plus chaque année.

M. GORDON: Je vous le donnerai. A quels chiffres pensez-vous?

M. HORNER (*Acadia*): A ceux qui s'appliquent au personnel de surveillance.

M. GORDON: J'ai ici les chiffres pour les années allant jusqu'à 1956. Ils représentent la proportion des employés surveillants par rapport à celle de l'effectif ouvrier du chemin de fer. Cette proportion s'établissait en 1956 ainsi qu'il suit: National-Canadien, 10.7 p. 100, Pacifique-Canadien, 10.8 p. 100, chemins de fer de première classe des États-Unis, 11.2 p. 100. En 1957, cette proportion enregistrait 11.3 p. 100 au National-Canadien, 11 p. 100 au Pacifique-Canadien et 11.5 p. 100 aux chemins de fer de première classe. En 1958, ce chiffre était de 12 p. 100 pour le National-Canadien, de 11.7 p. 100 pour le Pacifique-Canadien et de 12.4 p. 100 pour les chemins de fer de première classe. Puis vous avez les chiffres s'appliquant aux années 1959 et 1960.

M. HORNER (*Acadia*): Alors il est évident qu'il y a eu une augmentation constante dans le nombre des employés surveillants.

M. GORDON: Oui monsieur.

M. FISHER: Il vous faudra souligner également qu'il y a eu une baisse marquée dans le nombre total de ceux qui figuraient sur la liste de paie. De sorte que lorsque vous tracerez le graphique de ceci, vous devrez montrer une courbe ascendante pour représenter le personnel préposé à la surveillance et une descendante pour le total de l'effectif ouvrier.

M. GORDON: Oui. A vrai dire, cette question avait été étudiée à fond dans le mémoire présenté au Comité spécial d'enquête du Sénat sur la main-d'œuvre et l'emploi par l'Association des chemins de fer du Canada. J'ai des exemplaires de notre mémoire dans lequel toutes ces questions avaient fait l'objet d'une étude approfondie. Il me fera plaisir de vous laisser ce document afin que tous les membres qui sont intéressés puissent l'examiner. J'aimerais dire toutefois qu'il y a un certain nombre de facteurs qui entrent en cause dans cette augmentation de la proportion de l'effectif surveillant. Il est bien vrai qu'une partie des difficultés de l'entreprise ferroviaire réside dans le fait que l'exploitation devient de plus en plus compliquée et s'effectue à un rythme beaucoup plus rapide. L'organisation et la coordination en constituent des éléments d'importance vitale. Les progrès technologiques que rend possibles la mise en utilisation continuelle de capitaux entraînent proportionnellement la suppression des travaux de routine qui nécessitaient l'emploi d'un grand nombre de travailleurs non spécialisés. Notre exploitation se mécanisant, nous réduisons le nombre de ces ouvriers tandis que l'effectif surveillant augmente en raison de cette réduction. L'autre point c'est qu'avec la baisse de la circulation en 1960, il est évident que la proportion est inversement changée pour ce qui regarde celle de l'effectif surveillant, parce qu'il est impossible de confier un poste de surveillant à une moitié d'homme.

Le PRÉSIDENT: N'est-ce pas un fait qu'il en est ainsi à l'heure actuelle à l'égard de la plupart des industries du pays. Nous en avons discuté au Parlement. Cela n'a aucun rapport avec le Pacifique-Canadien, le National-Canadien ou toute autre entreprise. En raison des progrès de la technologie, l'industrie canadienne demande un plus grand nombre d'administrateurs et d'employés de bureau par homme employé.

M. FISHER: Le point que nous avons soulevé, M. Grills et moi, c'est qu'il y a plus de chefs mais moins d'Indiens.

M. GORDON: Mettons cette citation dans son contexte. La meilleure manière de la présenter c'est de dire que plus d'Indiens deviennent des chefs. Ces hommes qui sont des ouvries non spécialisés reçoivent en raison de la mécanisation une formation et des spécialisations leur permettant de passer à des emplois de surveillance. Ils assument maintenant la direction des machines mais non celle des hommes.

M. FISHER: Vous avez déjà montré qu'il y avait moins de flexibilité dans le personnel de surveillance que dans celui de l'effectif ouvrier. La plainte générale, celle que M. Grills et moi-même avons entendue, c'est, et je sais que je ne fais pas erreur en disant cela, qu'au National-Canadien il y a trop de mises à pied dans le secteur des métiers et des travaux non spécialisés alors que l'on n'a encore jamais entendu parler d'un préposé à la surveillance qui aurait été congédié.

M. GORDON: Il est difficile de se prononcer sur ces plaintes anonymes. Si je connaissais exactement ce dont vous parlez, je serais capable de vous répondre. Les changements qui surviennent touchent autant le personnel qui est préposé à la surveillance que les employés concernés. Le pourcentage des employés surveillants augmente, mais il est loin d'être juste de dire qu'aucune mise à pied n'est faite chez les surveillants.

M. FISHER: N'y a-t-il pas trop de surveillants?

M. GORDON: Je ne me prononcerai pas de façon catégorique là-dessus. J'espère que, lorsque nous aurons réussi à mener à bien notre réorganisation, nous pourrons nous rendre mieux compte s'il y a là un excédent. J'ai idée qu'il pourrait y en avoir. C'est en avançant dans l'exécution de notre projet que nous le saurons.

M. FISHER: Pour ce qui est des revenus et de la manière dont vous les dépensez, il serait constaté à la partie de la page 5 qui fait voir les rétributions accordées aux employés, qu'un pourcentage de plus en plus élevé de celles-ci va au personnel préposé à la surveillance et non aux gens qui font partie des syndicats.

M. GORDON: Pour ce qui est des pourcentages que j'ai mentionnés, l'augmentation en est très marquée. Par exemple, ces chiffres ont augmenté de 11.3 p. 100 ou de 12 p. 100 qu'ils étaient en 1958 à 12.6 p. 100 en 1960. Il me semble qu'en faisant allusion à un pourcentage de plus en plus élevé votre intention était que cela paraisse une hausse très prononcée. Dans les chiffres de la page 28, vous pouvez vous rendre compte, je crois, qu'il est parfaitement vrai que le nombre global de nos employés a baissé sensiblement. Le chiffre le plus élevé qui y figure pour 1952 est 131,297. Il est de 104,155 pour 1960, ce qui explique, comme je le disais hier que le pourcentage de la circulation ferroviaire sur le marché du transport a diminué.

M. FISHER: Pourriez-vous nous donner des chiffres qui indiqueraient, depuis 1956, à l'égard de cette rétribution aux employés, quelle part est allée respectivement à votre personnel surveillant et aux cheminots syndiqués.

Le PRÉSIDENT: Cette statistique est déjà en voie d'être compilée.

M. FISHER: Il y a deux choses sur lesquelles il faut se prononcer. En premier lieu, cette proportion représente-t-elle une augmentation normale dans le personnel surveillant et deuxièmement quelle part des revenus celui-ci prend-il?

Le PRÉSIDENT: Qu'appelleriez-vous normal?

M. FISHER: C'est là une question sur laquelle nous devrions avoir l'opinion du président.

M. GORDON: Le National-Canadien se compare assez bien aux autres compagnies de chemins de fer, et la proportion de l'augmentation relative aux indices de fabrication et de biens durables reste à peu près la même. C'est une tendance, et nous croyons que nous ne nous en écartons pas trop.

M. FISHER: On ne nous a pas donné une idée de ce que pourrait être le pourcentage des rétributions accordées aux employés. Allez-vous nous apporter ce renseignement après le déjeuner?

M. GORDON: Oui monsieur.

M. HORNER (*Acadia*): Je conviens que, généralement parlant, un nombre de plus en plus grand de surveillants ont leur place dans l'industrie. Au graphique de la page 11, pour l'année 1956,—ou même 1955,—dix pour cent de votre personnel étaient des surveillants au regard de 12.6 p. 100 aujourd'hui. Il y a eu là une augmentation toujours croissante depuis ce temps, non seulement en pourcentage mais également en nombre.

M. GORDON: C'est tout à fait exact.

M. HORNER (*Acadia*): Un des organismes concurrents avec lequel il nous faut établir une comparaison à cet égard est le Pacifique-Canadien. En 1956 cette comparaison s'établissait à 10.7 p. 100. Aujourd'hui il semble que l'écart augmente plutôt qu'il ne diminue.

M. GORDON: Tout d'abord, le chiffre de 1960 doit être considéré sous réserve jusqu'à ce que nous en arrivions à une meilleure évaluation des faits; mais il est également vrai, croyez-le, que le National-Canadien a senti au cours des ans le besoin d'augmenter son personnel pour une autre raison, et j'espérais que nous n'aurions pas à en parler à cause de la controverse que cela semble soulever. Je pense à l'intérêt de plus en plus grand que l'on prend au National-Canadien sous le rapport de renseignements statistiques et de données de toutes sortes, ce qui impose un fardeau à la direction. Il nous faut

des employés pour s'en occuper. Ces questions, qui pourraient sembler simples, exigent des réponses et des études. Vous avez besoin d'hommes spécialisés pour cela; vous avez besoin de comptables. Tout cela prend du temps. Les questions soulevées à la Chambre des communes à propos du National-Canadien n'ont jamais été aussi nombreuses au cours des ans. Elles augmentent sans cesse, ce qui crée une charge réelle.

M. HORNER (*Acadia*): Bien que je puisse convenir avec vous que l'on s'est beaucoup intéressé au National-Canadien et que l'on vous interroge sur votre organisme, la raison est peut-être attribuable, je crois, au fait qu'en général les hommes qui travaillent pour votre société se tracassent beaucoup au sujet de leur emploi. C'est peut-être là la raison d'une foule de ces questions. Assurément celles qui sont posées à la Chambre et à ce Comité ne justifieraient vraiment pas une augmentation de quelque importance dans le personnel surveillant. On pourrait demander à celui-ci de travailler beaucoup plus fort. Les renseignements statistiques sont pour la plupart disponibles si l'on fait les recherches qui s'imposent pour se les procurer.

M. GORDON: Je n'ai pas dit que cela expliquait l'augmentation. J'ai simplement mentionné que c'était là un facteur dans l'augmentation qui ne peut s'appliquer dans le cas du Pacifique-Canadien. C'est ce qui explique en partie la différence qui existe entre nos deux organismes. Je dis qu'il est un facteur d'expansion. La question véritable que, dois-je comprendre, nous mettons à l'étude, c'est d'établir si la tendance au National-Canadien sous ce rapport est plus marquée que dans le cas d'autres sociétés ferroviaires.

J'ai répondu, je crois, que je ne le pensais pas. Le fait qu'il existe une légère différence devrait nous inciter, à mon avis, à essayer d'y apporter une amélioration. Je crois que nous pourrions faire là quelque chose. Pour ce qui est des tendances ferroviaires en général, je répète que l'étude qui a été faite vous donnera quelques chiffres très significatifs.

Il y a une autre raison à la réaction dont vous parlez, et c'est qu'au cours des deux ou trois dernières années nous avons entrepris d'enquêter minutieusement sur notre organisme et qu'il y a eu plus de gens de la classe des surveillants qui ont été appelés à visiter nos établissements en vue de mener une telle enquête. Toutes les données ainsi recueillies sont réunies et nul doute que l'employé moyen a rencontré un plus grand nombre de hauts fonctionnaires qu'auparavant puisque nous avons fait des tournées un peu partout au pays. C'est là la situation.

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais demander une question au sujet de ce que le président vient de dire. Croyez-vous que cette réorganisation de vos cinq régions et de vos subdivisions entraînera une réduction du personnel surveillant ou du moins mettre fin pour quelques années à l'augmentation enregistrée de ce côté?

M. GORDON: C'est ce que je prévois. Lorsque notre organisation sera bien établie il en sera ainsi, je crois. Vous ne pouvez pas vous attendre que cela se fasse en six mois. Il faudra un certain temps.

M. HORNER: (*Jasper-Edson*): Pour édifier cet empire.

M. CREAGHAN: J'aimerais demander que quelqu'un du personnel, soit maintenant, soit à 2 heures et demie, nous soumette quelques rapports, même si ceux-ci ne sont pas absolument précis, pouvant nous indiquer si le Pacifique-Canadien a enregistré une telle diminution dans son effectif ouvrier, particulièrement depuis 1956. Beaucoup de critiques ont été formulées à ce sujet à Ottawa où certains députés ont parlé d'une baisse de 20,000 employés sur le réseau du National-Canadien.

M. GORDON: Vous voulez les chiffres mêmes afin de voir si ce nombre a baissé? Je puis vous les donner.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

VENDREDI 16 juin 1961.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et prêts à commencer. Je crois que nous en étions à la «réorganisation des cadres administratifs» et que nous passons maintenant au «nouveau concept de ventes.»

M. MCPHILLIPS: Non, monsieur le président, je ne crois pas que nous en ayons tout à fait fini avec la «réorganisation des cadres administratifs»; il y a une question que j'aimerais poser. Je constate qu'il est dit à la première page du rapport qu'il y a une région atlantique, une du Saint-Laurent, une des Grands Lacs, une des Prairies, et puis une des Montagnes. Cette dernière inclut-elle la Colombie-Britannique?

M. GORDON: Il y a une région des Prairies, et puis vient celle des Montagnes, mais elle ne comprend pas toute l'Alberta.

M. H. C. GRAYSTON (*vice-président de la section du Transport et de l'Entretien*): En général, il faut considérer comme en faisant partie l'Alberta et la Colombie-Britannique.

M. MCPHILLIPS: Y a-t-il un vice-président à Vancouver?

M. GORDON: Non, il est à Edmonton.

M. MCPHILLIPS: Avez-vous un haut fonctionnaire à Vancouver?

M. GORDON: Oui, c'est M. Wyman, notre directeur régional.

M. MCPHILLIPS: J'aimerais y voir aussi la région du Pacifique, étant donné

M. GORDON: Il n'y a aucune répercussion sur le service que vous recevez. qu'elle est plutôt importante, croyons-nous.
Nous avons constaté dans l'étude de la distribution de notre circulation en tant que l'organisation des chemins de fer Nationaux du Canada est concernée qu'Edmonton représentait l'endroit le plus approprié pour le bureau du vice-président. Cela ne signifie pas toutefois que vous y perdez en service local en Colombie-Britannique, puisque M. Wyman est posté à Vancouver. Nous avons d'autres fonctionnaires à Prince-George, Edmonton, Calgary et Vancouver. Ce qui pourrait vous aider sous ce point, je crois,—et je m'étais proposé d'en parler avant,—c'est une brochure que nous avons et qui traite de notre réorganisation. Je me demande si nous en avons assez d'exemplaires ici. Laissez-moi vérifier. On décrit dans cette brochure le nouveau plan de réorganisation du National-Canadien. Elle renferme aussi une carte, et toute cette documentation vous est présentée sous une forme qui, je pense, vous rendra service. Je vous en ferai faire la distribution. J'espère que vous la trouverez utile. Tous les membres du Comité peuvent la lire, et si certains désiraient se mettre en communication avec moi après la réunion, ou voulaient m'écrire, je serais heureux de leur expliquer le fond de la question ainsi que les raisons d'un tel projet. J'aimerais savoir si vous avez des points à soulever.

M. MCFARLANE: Nous avons passablement parlé ce matin du personnel surveillant. Je crois qu'il serait utile aux membres du Comité si M. Gordon leur faisait savoir à quel échelon cette surveillance débute. Commence-t-elle à partir du contremaître en allant en montant, ou est-ce à la catégorie précédente?

M. GORDON: Vous parlez d'une ventilation des chiffres. J'avais espéré établir ces catégories, mais je constate que l'on n'a pas encore fini le travail de dactylographie, et que cette documentation n'est pas tout à fait prête. La première unité de surveillance est celle de directeur régional. La question se pose quant à savoir ce que nous inclurions sous la rubrique «aide à la surveillance».

M. McFARLANE: C'est exact; je crois que nous ferions bien de nous entendre là-dessus puisque c'est à celà qu'est attribuable une partie de l'augmentation du personnel surveillant.

Le PRÉSIDENT: Probablement, oui.

M. GORDON: Les groupes tombant sous la rubrique générale d'employés surveillants et les chiffres dont je parlais ce matin sont ventilés dans ces importantes catégories. La catégorie I comprend les membres du bureau d'administration ainsi que les adjoints et les adjoints subalternes; les chefs, les chefs adjoints et les commis surveillants; le contremaître général des magasins; le contremaître et les contremaîtres adjoints; le chef des ponts et bâtiments, le chef de service (voie) et les chefs adjoints de service (voie), le contremaître du service des ponts et bâtiments et le contremaître de section. Puis il y a les contremaîtres généraux adjoints, les inspecteurs et les contremaîtres du service de signalisation et de transmissions électriques; les contremaîtres généraux et les contremaîtres de réseau, à la section du matériel; les dispatcheurs en chef des trains; les agents et les adjoints surveillants; les contremaîtres généraux et les contremaîtres des hangars à marchandises; les inspecteurs des salles à dîner et des restaurants, et les contremaîtres et contremaîtres adjoints des cours. Il y a 84 classifications qui figurent sur notre feuille de paie. Je vous ai donné celles qui s'appliquent aux employés surveillants.

Le PRÉSIDENT: Cela répond-il à votre question monsieur McFarlane?

M. McFARLANE: Oui. J'ai cru que cette explication pourrait aider à faire comprendre aux membres du comité la composition du personnel.

M. GORDON: Oui monsieur.

M. FISHER: Tout juste à ce point-ci M. Gordon a très habilement fait pour nous une comparaison avec le Pacifique-Canadien; il y a la catégorie III, par exemple, chef, chef adjoint et commis surveillant,—je prends cela dans le rapport qui traite de la statistique relative à l'emploi dans l'industrie du transport ferroviaire; je crois que vous vous en êtes inspiré dans votre classification.

M. GORDON: Est-ce là un document du Bureau fédéral de la statistique?

M. FISHER: Oui monsieur.

Le PRÉSIDENT: Pour quelle année?

M. FISHER: Pour l'année 1959; c'est le plus récent. Dans la catégorie des adjoints et des adjoints sulbalternes, le Pacifique-Canadien n'en compte que 361, tandis que le National-Canadien en a 1,290. Il semble que c'est là une augmentation un peu extraordinaire, et je me demande quelles en seraient les raisons. Il s'agit de la catégorie II dans votre classification.

M. GORDON: Je ne puis reconnaître cette catégorie en ce moment; je devrai parcourir cette documentation avant de vous donner une réponse. Je devrai vérifier cela.

M. FISHER: Mais vous venez de nous donner vos classifications.

M. GORDON: Je ne puis les comparer avec les chiffres du Pacifique-Canadien sans les examiner. Je ne reconnais pas ces chiffres. M. Toole me dit qu'il n'y a pas parfaite correspondance entre nos chiffres et ceux de ces catégories. Cela pourrait en être en partie l'explication.

M. FISHER: Pourquoi le Bureau fédéral de la statistique rend-il ces renseignements publics.

M. GORDON: Je crains bien que c'est au Bureau fédéral de la statistique de vous répondre.

M. FISHER: Je crois comprendre que ces classifications sont établies par la Commission des transports du Canada et par le Bureau fédéral de la statistique.

M. GORDON: Oui monsieur.

M. FISHER: Voulez-vous montrer qu'il a été impossible d'obtenir de fait une exacte corrélation en ce qui concerne les chemins de fer de première classe dans ces catégories?

M. GORDON: Nous y travaillons sans cesse. Je crois que l'on peut dire en général que ce ne sont pas là des comparaisons exactes. Chaque fois que vous soulevez un point particulier, vous devez l'examiner afin de vous assurer que vous comparez les mêmes choses.

M. FISHER: Ceci s'appliquerait à la ventilation totale que vous aviez soumise ce matin.

M. GORDON: Non; je ne le crois pas. La ventilation des diverses catégories pourrait s'y appliquer, mais le total des catégories mentionnées ici s'applique à l'aide à la surveillance. Le total n'en serait pas touché. M. Toole me dit que la ventilation que j'avais faite ce matin se fondait sur des chiffres sur lesquels le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'étaient entendus pour les déclarer comparables pour l'usage du Comité de la main-d'œuvre du Sénat.

M. FISHER: Vous vous êtes entendus entre vous afin de faire une présentation conjointe.

M. GORDON: Oui monsieur.

M. FISHER: Pour en revenir à la situation concernant le personnel de surveillance, je crois qu'il est malheureux, lorsque nous avons ces tableaux imprimés, le tableau I pour le National-Canadien et le tableau II pour le Pacifique-Canadien, que l'on ait l'impression en examinant plusieurs de ces catégories qu'il y a un très grand écart entre les totaux, même sans tenir compte de la différence qui existe dans l'effectif total de la direction des chemins de fer. Comme nous en sommes au sujet des chefs et des Indiens, la chose m'intéresse beaucoup.

M. GORDON: Oui. Je crois que c'est là un point très valable. C'est là quelque chose, je pense, que nous devrions prendre en main afin de voir si nous pourrions établir une bonne comparaison. Je ne suis pas familier avec ce document. Pour être parfaitement franc, je ne m'étais pas rendu compte que de tels écarts existaient. Je vais l'examiner afin de voir si nous pourrions en arriver à une entente là-dessus.

M. FISHER: Je laisserai de côté cet aspect-là de la question. Certainement une des raisons pour lesquelles j'en étais venu à la conclusion qu'il y avait plus de chefs que d'Indiens au National-Canadien était ce tableau qui établissait des comparaisons pour un certain nombre d'années.

J'aimerais en venir à un autre aspect de l'organisation. Il a trait à ce qui, selon moi, intéresse tout particulièrement les politiciens; il s'agit de la baisse totale dans l'emploi ferroviaire et de la sorte de courbes à tracer sur un graphique pour y faire voir les perspectives en matière d'emploi ferroviaire.

M. GORDON: Bien, il y a deux choses à considérer. La première c'est que nous ne pouvons pas faire une bonne prévision à cet égard sans en faire en même temps d'autres en ce qui concerne la circulation. L'autre chose c'est que je ne crois pas qu'il soit sage pour nous de nous lancer dans de telles conjectures quant à l'emploi et de causer ainsi d'inutiles inquiétudes en nous basant sur nos propres suppositions qui peuvent être que des probabilités et rien de plus. Si nous avions tout simplement à nous occuper de la statistique et à essayer d'esquisser une tendance, dépendante du point d'où nous partirions, nous pourrions causer d'inutiles alarmes pour ce qui est de l'emploi total

de la main-d'œuvre, alarmes dont les chemins de fer pourraient se ressentir. La situation sur ce plan est dépendante d'une foule de choses qui sont complètement hors de notre pouvoir comme par exemple les changements législatifs, les conditions de concurrence et le reste. Je ne crois pas qu'il soit sage pour nous de rendre publiques nos suppositions à cet égard à moins, naturellement, que la chose se fît assez couramment dans l'industrie en général.

M. FISHER: Si nous examinons la situation telle qu'elle est révélée par cette statistique d'emploi, les conditions qui existent dans le domaine ferroviaire sont troublantes.

M. GORDON: Oui monsieur.

M. FISHER: Ce n'est pas mon impression que tous les membres du comité s'entendront là-dessus, mais j'ai entendu des hommes, particulièrement des hommes dans la trentaine et dans la quarantaine,—ces gens ne sont pas classés par catégorie,—se demander s'ils ne devaient pas démissionner immédiatement alors qu'ils en avaient le choix, ou bien attendre jusqu'à ce qu'on les mette à pied. Il vous est impossible de prévoir pour un homme en particulier ou même pour une région; toutefois si vous avez des renseignements de nature à renseigner sur ce que sera la situation de l'emploi par suite des changements technologiques, il semble que de ce fait les employés ferroviaires auraient une meilleure idée de ce qui se passe vraiment.

M. GORDON: Je m'étais déjà reporté à l'étude sur la main-d'œuvre. Il s'agissait là d'une étude conjointe entreprise par les chemins de fer. Une très sérieuse attention lui avait été donnée par le Comité spécial d'enquête du Senat sur la main-d'œuvre et l'emploi. Cette étude conjointe faite par notre Association porte la date du 16 février. Il y a un chapitre intitulé «Situation de l'emploi ferroviaire». Nous avons tenté là de faire la meilleure appréciation possible de l'orientation de l'emploi futur.

M. FISHER: Avez-vous pensé à mettre à la disposition du public ce chapitre particulier en l'insérant dans votre revue *Track*.

M. GORDON: Nous avons certains projets prévoyant l'étude de ce sujet dans notre revue *Keeping Track*. Nous y travaillons en ce moment.

M. FISHER: Que fait-on des points que nous avions discutés au cours de la dernière période de la séance du Comité,—des concepts généraux que M. Grills avait avancés et que j'avance certainement aussi. Il s'agit de l'augmentation du personnel surveillant et de la diminution du nombre des autres employés. Pourriez-vous présenter à vos employés quelque chose sous ce rapport qui serait sous forme populaire et qui décrirait la situation telle qu'elle existe présentement. Vous n'êtes pas du tout d'accord avec l'interprétation populaire que nous avons donnée, M. Grills et moi.

M. GORDON: Un instant s'il vous plaît. Lorsque vous dites que je ne partage pas votre opinion sur quelque chose, j'aimerais savoir sur quoi?

M. FISHER: A savoir que la conception populaire à l'endroit du National-Canadien c'est qu'il devient un organisme où il y a plus de chefs et moins d'Indiens.

M. GORDON: Je ne conviens aucunement que c'est là l'opinion populaire. Je ne le crois pas.

M. FISHER: Vous ne croyez pas que c'est là l'opinion populaire?

M. GORDON: Non, je ne le crois pas, et je ne crois pas que l'on puisse prouver quelle est l'opinion populaire.

Le PRÉSIDENT: Je soulève la question du Règlement, monsieur Fisher. Le président a tout examiné cela ce matin; il me semble que nous nous répétons maintenant.

M. FISHER: Je ne crois pas que nous nous répétions. A mon avis, c'est là un des principaux points.

Le PRÉSIDENT: Mais si vous en aviez entendu parler la première fois, vous penseriez que vous vous répétez.

M. FISHER: Je n'ai pas eu conscience d'aucune répétition particulière.

Le PRÉSIDENT: Bien moi j'ai eu cette impression. Vous répétez une foule de choses qui ont déjà été dites. Nous étions entrés dans tous ces détails ce matin. Vous accaparez beaucoup de temps en voulant que l'on parle encore de ce qui a déjà été dit. Je crois que le Comité sera d'accord avec moi à ce sujet.

M. FISHER: Le point sur lequel j'essayais d'attirer l'attention du président c'est que si nous faisions erreur dans . . .

Le PRÉSIDENT: Que voulez-vous dire par «nous»?

M. FISHER: Des membres comme M. Grills, moi-même et les autres.

Le PRÉSIDENT: Je fais parti du Comité moi aussi.

M. FISHER: Alors vous devez convenir . . .

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas d'accord.

M. FISHER: Vous défendez manifestement M. Gordon.

Le PRÉSIDENT: Non, je ne le défends pas. Lorsque vous dites que c'est là l'opinion populaire, je dis que cela n'est pas. Je m'oppose à ce que vous dites seulement parce que je suis le président de ce Comité. Je dis que vous vous répétez, et que vous vous faites une montagne d'un fait insignifiant.

M. FISHER: Je ne crois pas que ce soit là un fait insignifiant.

Permettez que je pose à M. Gordon la question . . .

M. GORDON: Si je puis interrompre, j'essayerai d'exposer la situation de manière à ce que vous puissiez saisir ce que nous essayons de faire.

Je vous dirai tout d'abord que l'industrie ferroviaire fait l'objet de transformations, de très grandes transformations depuis passablement de temps. Au cours de ces changements, en raison de la nouvelle technologie, de l'installation de nouvelles machines, de l'établissement de nouveaux procédés et le reste, la demande de main-d'œuvre non spécialisée a baissé considérablement. Nous ne nous servons plus dans l'entreprise ferroviaire des êtres humains comme des bêtes de somme, et le travail pénible qui faisait régulièrement partie de l'industrie des chemins de fer il y a trente, quarante ou cinquante ans passés, a disparu. Nous n'employons plus d'hommes pour les utiliser comme je l'ai dit comme des bêtes de somme; mais nous leur fournissons des outils qui suppriment tout ce qu'il y a d'accablant et d'éreintant dans le travail. Ainsi, ces hommes qui étaient jusqu'alors des ouvriers non spécialisés ont été dirigés vers des fonctions plus élevées. On leur enseigne comment se servir des machines. Il s'ensuit qu'ils sont mieux payés à cause de leur habilité accrue que nous leur avons enseignée. Par conséquent, il est parfaitement naturel,—et je suis d'accord immédiatement sur ce point,—que dans la situation changeante de l'industrie ferroviaire, les cadres de l'embauchage, la liste de paie même, font manifestement voir un plus grand nombre d'hommes aux postes de surveillance et beaucoup moins pour le simple travail de manœuvre. J'ai dit de plus que l'efficacité du chemin de fer pourrait en être fort compromise s'il en était autrement. Il doit en être ainsi. De sorte que si vous essayez de prouver qu'il y a ce changement, je dirai oui je suis d'accord avec vous; mais si vous tentez d'établir que nous comptons un plus grand nombre de gens dans les classes de surveillance qu'il n'en faut pour la conduite de notre entreprise par rapport aux autres catégories d'employés, je vous répondrai non, que cela n'est pas. Est-ce à cela que vous pensez?

M. FISHER: Oui. Et, si la réponse est non, j'aimerais vous dire qu'il serait bon que vous en donniez une explication populaire à vos employés, parce que, avec tout le respect dû au président, une personne ne reçoit pas trois à quatre cents lettres au cours d'une période de trois mois, portant en grande partie sur ce point, sans que cette conception soit générale. Qu'il s'agisse d'une fausse interprétation ou non, je ne saurais le dire.

M. GORDON: Je crois que c'est là une très bonne suggestion. Il me fera plaisir d'y donner suite.

Vous dites qu'il serait utile pour les employés ferroviaires en général si nous faisions paraître une série de brochures ou d'articles décrivant la sorte de chose que je viens d'exprimer en quelques phrases et traitant de renseignements administratifs.

M. FISHER: Exactement.

M. GORDON: Et, qui souligneraient cette situation changeante dans l'industrie ferroviaire.

M. FISHER: Oui monsieur.

M. GORDON: J'accepte.

M. CREAGHAN: Pourriez-vous nous faire un bref exposé à ce moment-ci sur l'étendue et l'efficacité de déplacement et de la réadaptation des employés dont les emplois auraient disparu par suite de l'automatisation ou des hommes dont les fonctions n'existaient plus à cause d'un nouveau genre de travail.

M. GORDON: Je serai heureux de faire des commentaires là-dessus immédiatement, parce que la direction du National-Canadien est bien convaincue que cette formation représente un instrument administratif indispensable pour répondre à la demande de nouvelles spécialisations et de nouvelles techniques.

J'ai ici un document détaillé qui montre que nous avons eu des cours de formation et de réadaptation. Plus de 45,000 de nos employés les ont suivis au cours de l'année 1960. Comme je l'ai dit, 45,000 de nos employés ont bénéficié d'une manière ou d'une autre des efforts que nous avons tentés pour assurer leur instruction, leur formation technique et leur connaissance des développements les plus récents touchant leur travail.

Par exemple, nous avons un cours de formation du personnel en matière d'éducation administrative, lequel est tenu annuellement depuis 1953. C'est un de ceux dont je suis personnellement le plus fier, vu que j'ai contribué beaucoup à son établissement. A ce propos il y a 50 fonctionnaires du National-canadien qui sont choisis sur tout le réseau chaque année, et ce choix se fait par une méthode sélective prévoyant pour eux un cours de six semaines à l'Université Bishop de Lennoxville. A venir jusqu'ici, plus de 400 de nos hommes ont suivi ce cours.

M. CREAGHAN: Ceci concerne-t-il principalement le groupe de direction?

M. GORDON: Oui.

Il existe un cours de formation professionnelle pratique. Ce genre d'instruction, qui augmente la responsabilité du surveillant qui devra former ses hommes dans le cadre de leur travail, a été inclus dans le programme des cours suivis par le personnel chargé de la surveillance des lignes ferroviaires à Toronto, Winnipeg et Moncton, et par les commis en chef et autre personnel de surveillance à Montréal; le nombre total de surveillants qui ont suivi ce cours a été de 114.

Nous avons un cours de formation à la direction, auquel ont assisté, en 1960, quelque 875 surveillants des services passagers, télécommunications, force motrice, équipement des voitures, comptabilité et entretien des lignes, Ce cours comprenait des sujets tels que les relations avec autrui, les com-

pétences en matière de communication et de représentation aussi bien que les qualités requises pour diriger des hommes et des services.

Un groupe de 20 commis en chef et d'autre personnel de surveillance a été formé en 1960 dans le domaine du travail de bureau, en vue du transfert du siège de notre direction dans un autre bâtiment et de l'amélioration du travail de bureau grâce à un emploi plus judicieux des hommes, du matériel, des méthodes, des procédures, de l'espace vital, de l'équipement et des autres ressources et services de la compagnie.

Un autre cours s'est orienté vers l'analyse du travail en vue de former des techniciens du rendement. En 1960, 68 personnes sélectionnées parmi le personnel du National-Canadien ont assisté à ce cours.

Un cours de simplification du travail a également été institué. Les premiers ateliers de formation ont été ouverts en janvier et février 1960 et ont reçu 12 candidats choisis parmi le personnel des différents services: comptabilité, achats, ventes des billets aux passagers, entretien des lignes ferroviaires et personnel. Le programme comprenait les techniques d'enseignement, l'efficacité de l'expression verbale, les méthodes d'étude, la présentation de dessins animés qui montraient l'analyse du travail et la résolution d'un problème.

Les techniques d'enseignement visent à améliorer l'efficacité de tous les instructeurs et à établir des normes de compétence pour tous ceux dont la mission est de former des élèves. On convient de plus en plus que la connaissance d'un travail n'est pas suffisante pour faire un bon instructeur. Il doit apprendre l'art d'enseigner.

La compagnie institue et dirige ces écoles partout et chaque fois où le besoin s'en fait sentir. Le nombre des instructeurs a atteint 316.

Nous avons également fondé un cours destiné à former des conducteurs de locomotive à vapeur et les mécaniciens d'atelier à la manœuvre et à l'entretien des locomotives diesel. Ces cours, respectivement commencés en 1951 et 1952, se donnent dans divers ateliers disséminés dans tout le Canada et le nombre d'inscriptions s'est élevé à 11,349 depuis 1952. Au cours des dernières années ce nombre est allé décroissant au fur et à mesure de la diminution du volant d'employés à reformer dans ces domaines; 1960 a cependant vu 76 inscriptions à ces cours. Ainsi que je l'ai dit, 11,349 hommes les ont suivis depuis leur institution.

En ce qui concerne les aptitudes requises pour les travaux techniques, le programme de formation et de reformation de 1960 s'est principalement attaché à l'entretien des lignes ferroviaires, à celui des signaux, au service des communications, à la force motrice et aux ateliers d'équipement des voitures. En 1960 on a érigé à Moncton, Toronto et Winnipeg des bâtiments préfabriqués qui fournissent les installations nécessaires à l'enseignement des récentes méthodes d'entretien des voies, de manœuvre des nouvelles machines, de soudure des rails, etc. . .

On a utilisé, pour la formation des techniciens qui se spécialisent dans l'entretien du système de contrôle centralisé du traffic et dans les autres aspects du système complexe de signalisation, des wagons de passagers transformés en salles de classe mobiles circulant sur tout le réseau de la compagnie et equipés d'appareils de signalisation. De la sorte, 7,559 employés de ces services ont reçu une formation ou une reformation technique en 1960.

C'est là une chose très importante qui pourrait ne pas vous frapper de prime abord; dans les écoles techniques placées sous la surveillance d'ingénieurs électriciens, les élèves sont formés à la nouvelle technique de transmission en hyper-fréquences, à la commutation avec retransmission par bande perforée, au telex et à toutes les techniques de ce genre en matière de télécommunications.

Ceci nous a permis d'offrir des emplois à tout un personnel d'entretien et d'installation de la signalisation, ce que jusqu'ici nous n'avions pas à été à même de réaliser. Peut-être devrais-je mentionner que l'année dernière un syndicat nous reproché de nous adresser à une compagnie américaine pour la fourniture de l'équipement et des installations de notre programme C.C.T., c'est-à-dire notre programme de centralisation du contrôle du trafic. Vous vous en souvenez, M. Grayston. Le représentant du syndicat est venu me voir à ce sujet et nous lui avons fait remarquer que ledit syndicat n'était pas en mesure de nous adresser les ouvriers compétents dont nous avions besoin, ce qui nous contraignait à nous adresser aux États-Unis. Toutefois, après avoir entendu les doléances du syndicat, nous avons décidé de retarder notre programme jusqu'à ce que nous ayons obtenu des instructeurs travaillant en collaboration avec le syndicat; cette décision a abouti à l'emploi d'une main-d'œuvre canadienne dans une sphère où il était précédemment impossible de la trouver.

M. CREAGHAN: Ces cours de reformation en matière de force motrice sont-ils donnés pendant les heures de travail ou après?

M. GORDON: Cela dépend. Quelques-uns ont lieu pendant les heures ouvrables, d'autres après, mais, dans cette catégorie, la majeure partie de ces cours a lieu pendant les heures de travail.

M. CREAGHAN: Encouragez-vous ceux dont le niveau d'instruction est suffisant à suivre ces cours?

M. GORDON: Certes oui, mais nous sommes également soumis, de par nos accords syndicaux, à certaines obligations. Certains métiers ne prendront qu'un nombre donné d'apprentis et il est impossible de dépasser le chiffre fixé par les accords. Nous avons fait le maximum dans ce domaine.

Nous avons, à cet égard, un certain nombre d'autres programmes. L'un intéresse le travail de bureau qui est beaucoup plus important que vous pourriez le soupçonner et comprend le poinçonnage, le classement, le procédé d'analyse et de reproduction des données. J'ignore si ces éléments sont familiers aux membres du comité mais s'il vous est donné d'aller à Montréal, vous devriez venir voir les compteurs d'analyse installés dans nos bureaux. Il me semble que ce serait le meilleur moyen pour vous d'avoir une vue d'ensemble du problème. Vous n'imaginez pas les progrès réalisés dans ce domaine; nous avons formé ce personnel et en avons fait d'habiles techniciens; il n'est personne ici qui soit capable de rivaliser avec eux, ne serait-ce que cinq minutes. Je ne le pourrais certainement pas moi-même. Je comprends la théorie de l'opération mais je n'ai pas la moindre idée de la manœuvre. Il est remarquable de voir ce qu'on a accompli là et que ces techniciens soient sortis de nos écoles.

Pendant l'année, nous avons également dispensé des cours à 1,047 employés préposés à la vente des billets aux passagers, aux services des wagons-lits, des wagons-restaurants et des wagons-pullman. Ces cours qui, pour les chefs cuisiniers, les serveurs, les maîtres d'hôtel, comprennent l'apprentissage pour la préparation et le service des repas et, pour les employés affectés au service de renseignements et de réservation, l'apprentissage des techniques de vente au guichet et de renseignement par téléphone, ont un but commun: améliorer les relations avec la clientèle par la pratique de la courtoisie et l'offre d'un service particulièrement soigné.

La formation du personnel s'est étendue à d'autres domaines parmi lesquels on peut noter l'excellent travail accompli en ce qui concerne la sécurité visant à la prévention des accidents. L'année dernière 18,306 personnes ont suivi ces cours. Un cours de mécanique a été dispensé à 784 des apprentis dont je viens de faire mention. Nous aurions pu en former davantage mais,

ainsi que je l'ai dit, nos accords avec les syndicats nous imposent des limites. Dans le domaine médical, 2,819 hommes ont assisté au cours de soins de première urgence; 11,625 employés ont suivi celui consacré au transport, lequel comprenait l'apprentissage du code.

Je crois avoir indiqué que 45,000 employés ont participé à ces différents cours et quelles ont été les dépenses que nous avons engagés pour les instituer, faire tourner les écoles et dispenser les techniques d'enseignement nécessaires; en 1960, nous avons dépenser $1,300,000. L'énoncé de ces chiffres est probant: nous avons accepté notre responsabilité directrice sans restriction et avons pris toutes les mesures nécessaires pour adapter notre personnel aux nouveaux impératifs de l'industrie ferroviaire. L'accomplissement de cette adaptation prendra du temps. M. Fisher a incontestablement raison lorsqu'il dit que l'on a grandement besoin de comprendre la situation et de réaliser que le changement est inévitable. Nous devons nous mettre au diapason des nouvelles conditions. Une organisation, quelle qu'elle soit, doit s'ajouter à son milieu si elle ne veut pas disparaître.

M. FISHER: A ce propos, la part d'incompréhension la plus grande s'exerce à l'égard du personnel d'entretien. Ce fait provient-il d'une difficulté plus accentuée de persuader cette catégorie à profiter des avantages de la reformation ou est-il dû aux limites que vous imposent vos accords avec les syndicats et qui vous empêchent d'avoir les coudées franches en matière d'adaptation aux nouvelles conditions?

M. GORDON: Qu'entendez-vous par personnel d'entretien? Voulez-vous dire les cheminots?

M. FISHER: Je pense en particulier aux chefs d'équipes.

M. GORDON: A mon avis, c'est là un concept général. M. Grayston est plus versé en la matière que moi. Peut-être complètera-t-il ce que je dis. Je préfère être circonspect dans mes déclarations car les paroles dépassent les murs de cette enceinte et pourraient blesser l'opinion de certaines personnes. En termes généraux, nos équipes d'entretien renferment un plus gros pourcentage de gens sans instruction que la plupart des autres sections des chemins de fer.

M. FISHER: Ces équipes comprennent-elles le personnel de renfort?

M. GRAYSTON: Si vous comprenez ce personnel, le pourcentage est considérable.

M. GORDON: Par définition le niveau d'instruction est beaucoup plus bas chez le personnel d'appoint.

M. FISHER: Vous souvenez-vous de l'histoire sensationnelle qui a couru l'année dernière, à savoir que les chemins de fer ne pouvaient trouver le personnel nécessaire à ce genre de travail et qu'ils allaint peut-être devoir faire appel à l'étranger?

M. GORDON: Comme toutes les histoires à sensation qui courent sur le C.N.R. C'est absolument faux. Je me souviens de celle-ci. Je ne me rappelle pas comment elle a surgi; elle s'est fondée sur une mauvaise interprétation d'une déclaration que nous avons faite. L'histoire disait que nous éprouvions des difficultés à trouver des hommes pour ce genre de travail et qu'il y avait des centaines d'emplois disponibles.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Ceci n'a-t-il pas eu lieu au cours de l'audition des témoins devant le comité sénatorial sur la main-d'œuvre et l'emploi?

M. GORDON: L'histoire est venue d'une mauvaise interprétation de quelque déclaration faite ici. Elle ne provient d'aucun employé des chemins de fer.

M. FISHER: Elle a émané du personnel d'entretien en chômage qui espérait pouvoir être employé.

M. GORDON: Il est exact qu'avec l'utilisation croissante des machines et la venue de l'automatisation, la demande pour ce genre de travail a diminué; j'en ai précédemment donné la raison mais ceci ne veut pas dire que le recrutement des manœuvres dont nous avons besoin soit difficile.

M. HORNER (*Acadia*): L'utilisation croissante des machines réduit-elle de beaucoup le nombre d'ouvriers nécessaire? La mécanisation empiète-t-elle sur leur domaine?

M. GORDON: Incontestablement.

M. GRAYSTON: Oui. L'entretien des voies s'effectue de façon standard en rapport avec les besoins du trafic. Au fur et à mesure que vous acquérez les machines nécessaires à l'entretien, il est évident que le nombre d'hommes indispensables à l'accomplissement d'un volume de travail donné diminue; on en vient au concept suivant, par exemple, de l'entretien périodique mécanique au lieu de l'entretien manuel au jour le jour. Cet état de choses provient de l'allongement de la section, c'est-à-dire que le nombre d'hommes nécessaires pour un secteur donné diminue.

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais insister sur ce sujet par suite d'une histoire que des cheminots ont racontée à un député. Il se peut que M. Gordon ne soit pas d'accord mais j'estime que je dois répéter l'histoire ici. Il paraît que là où l'on allonge les sections l'entretien est défectueux et que cet état de fait tend à accroître le nombre d'accidents. Existe-t-il une preuve à l'appui de ces dires? J'imagine qu'il y a bien une zone où les sections ont été allongées et une autre où elles sont restées à leur longueur, qui nous permettraient d'établir une comparaison. A-t-on une preuve de l'accroissement du nombre d'accidents sur les sections allongées?

M. GORDON: Nous avons accompli à ce sujet une étude soigneuse car il est évident que nous nous sommes préoccupés des possibilités d'accidents dans les zones que vous venez de mentionner. Nous effectuons une enquête méticuleuse pour chaque accident et nous sommes indiscutablement en mesure de prouver que l'entretien n'entre nullement en cause. Nous entretenons chaque section de nos chemins de fer conformément aux normes établies. Selon le genre de ligne, les voies sont classées «A», «B», «C» ou «D». Le chef d'équipe local responsable d'une section donnée est «coiffé» par un contrôleur de route et enfin par le contrôleur régional qui veille au respect des normes d'entretien dans sa région. Il en a la responsabilité. Si nos inspecteurs itinérants découvrent que les normes ne sont pas respectées, le contrôleur-régional éprouve de sérieuses difficultés. Si le contrôleur s'est rendu compte qu'il ne pouvait pas se conformer aux normes par suite, disons, de l'allongement de sa section il doit le signaler et obtenir l'aide nécessaire. Ainsi, la mécanisation n'entre-t-elle pas en ligne de compte dans les accidents.

M. FISHER: Avez-vous reçu des plaintes de la Commission des transports?

M. GORDON: Pas que je sache.

M. BROOME: Monsieur le président, serait-il possible de poser quelques questions sur le conseil d'administration dans le cadre du titre «structure de l'organisation»?

M. CHEVRIER: Permettez-moi une question à propos des accidents. J'aimerais revenir sur ce sujet. Avez-vous constaté une relation ou une régression du nombre d'accidents depuis la mise en service des locomotives diésel comparativement aux locomotives à vapeur?

M. GORDON: Le nombre de nos accidents diminue. On serait tenté d'apparenter ce fait à la mise en service de diesels mais je suis trop superstitieux sous le rapport des accidents pour le faire. Dès que je commence à me féliciter d'une innovation je lis le lendemain dans les journaux que quelqu'un a

prouvé que j'avais tort. Prenez la question de la signalisation C.C.T. Avec la centralisation du contrôle du trafic la feuille de route disparaît. Dans l'ancien système, un mécanicien recevait sa feuille de route qui était basée sur l'horaire. Le mécanicien devait se trouver à un point donné à une heure précise. S'il n'avait pas atteint ce point au moment prescrit, pour quelque raison que ce soit, il devait prendre ses dispositions pour faire bloquer la ligne et assurer la sécurité. La différence essentielle de la centralisation du contrôle du trafic réside dans le fait que le mécanicien procède entièrement d'après les indications de la signalisation, quel que soit l'endroit où il se trouve. Si la lumière est verte, il passe; si elle est rouge, il s'arrête. Cela paraît simple mais, de temps à autre, un homme passe une lumière rouge. L'élément humain est là, quoi que vous fassiez. Quelques-uns des accidents les plus graves se sont produits uniquement parce qu'un homme, au mépris de sa vie, a brûlé une lumière rouge. Nous avons essayé de déterminer pourquoi. C'est une chose très difficile à comprendre.

Je pense que le nombre de nos accidents diminue parce que le matériel et les machines sont plus perfectionnés. Nous avons ici, à l'appui, quelques données. Ce document indique la cause des accidents ferroviaires.

Au chapitre des accidents dus à une voie défectueuse, il y en a eu 38 en 1959 et 27 en 1960. Au chapitre du matériel roulant—c'est-à-dire où nous avons déterminé que pour une raison ou une autre quelque chose est arrivé au matériel roulant—l'année 1959 a vu 133 accidents et 1960, 107. Au chapitre de la responsabilité de l'employé—c'est-à-dire le genre d'accident dont je viens de parler—nous en avons eu 136 en 1959 et 92 en 1960. Enfin, on trouve au chapitre des causes diverses 76 accidents en 1959 et 67 en 1960. Le nombre total s'élève à 383 en 1959 et 293 en 1960. Il y a donc eu une amélioration notable dans ce domaine. Toutefois, ainsi que je l'ai dit, je préfère, par superstition ne pas en attribuer le crédit à ceci ou cela. Une fois encore, l'élément humain est un facteur très important.

M. BROOME: Monsieur Gordon, en ce qui concerne le conseil d'administration, pourriez-vous nous indiquer la composition du comité directorial et éventuellement la fréquence de ses réunions ainsi que celle des réunions du conseil d'administration et les fonctions de ce dernier

M. GORDON: Normalement, le conseil d'administration se réunit une fois par mois. En certaines occasions, il tient une session spéciale sur la convocation du président. Ceci s'est produit de temps à autre mais pas très souvent. Il n'existe pas de comité directorial permanent mais une procédure est prévue qui permet d'investir des pleins pouvoirs du conseil d'administration deux membres et le président dans le cas d'une situation d'urgence. Ainsi, nous avons une procédure *ad hoc* qui prévoit que deux administrateurs et le président réunis peuvent prendre des mesures d'urgence. Ce genre de chose est rare et a d'ordinaire un caractère secret. Je vous donnerai, pour l'expliquer, un exemple frappant d'un cas de constitution du comité directorial; si des obligations doivent être lancées sur le marché, mes conseillers et moi-même rencontrons d'ordinaire le ministre des Finances et nous discutons de l'émission des obligations. Il est de première importance que la nouvelle de l'émission ou sa valeur ne soit pas divulguée avant le matin du lancement car sinon l'émission pourrait donner lieu à tout un trafic. Aussi conserve-t-on le secret jusqu'à la dernière minute. Lorsque nous déterminons enfin le prix, je confère avec deux membres du conseil d'administration et, en vertu de nos pouvoirs, nous adoptons la résolution du conseil d'administration nécessaire à l'ordre en conseil délivré par le gouvernement. Ceci n'est qu'un exemple.

M. BROOME: En d'autres termes vous avez la faculté de nommer deux des administrateurs, quels qu'il soient, en vue de la formation d'un comité directorial lorsque se présente une situation d'urgence.

M. GORDON: En effet.

M. BROOME: Mais il n'existe aucun comité directorial permanent?

M. GORDON: Non.

M. BROOME: J'aimerais à nouveau établir un parallèle avec le Pacifique-Canadien. Cette compagnie a un comité directorial permanent composé de sept administrateurs. J'ignore la fréquence de ses réunions. Son conseil d'administration comprend 24 personnes.

M. GORDON: Je ferai deux observations sur ce sujet. Tout d'abord, le conseil d'administration est composé de 25 personnes, je crois, ce qui rend la situation très différente. En second lieu, le conseil d'administration du Pacifique-Canadien comprend un certain nombre de directeurs de la compagnie.

M. BROOME: Trois.

M. GORDON: Le comité directorial se compose de quelques-uns des membres du personnel de la compagnie.

M. BROOME: Trois des sept membres du comité directorial sont des membres de la compagnie.

M. GORDON: Je pensais qu'ils étaient quatre.

M. BROOME: Ce sont MM. Crump, Emerson et Sinclair.

M. GORDON: Je ne puis dire pour le moment quelle est la fréquence des réunions du conseil d'administration. Quant à nous, nous nous réunissons au complet chaque mois et il se trouve que nous sommes sept, c'est-à-dire que notre conseil d'administration comprend le même nombre de membres que le comité directorial du Pacifique-Canadien. Ainsi nous avons coutume de nous réunir au complet et en nombre egal au comité directorial du Pacifique-Canadien.

M. BROOME: Il me semblait que le comité directorial se réunissait chaque semaine, sinon chaque jour.

M. GORDON: Oh non, j'en sais quelque chose.

M. BROOME: Je me basais sur le fait qu'ils sont tous à Montréal.

M. GORDON: J'en sais quelque chose mais je ne puis pas témoigner pour le Pacifique-Canadien. Je tiens toutefois d'une conversation avec M. Crump que leur comité directorial ne se réunit qu'en session spéciale et seulement pour des questions spéciales si vous voulez les appeler ainsi.

M. BROOME: Vous avez déclaré l'année dernière lors de votre témoignage, en réponse à une question de M. Fisher sur le même sujet:

> C'est exactement le rôle de nos directeurs, ils décident de l'opportunité ou de l'inopportunité, de mes propositions. Croyez-vous que les attributions du bureau de direction ne devraient être plus étendues?

M. GORDON: J'ignore dans quel contexte au juste vous prenez cela; je pense que je devrais dire qu'ils décident de l'opportunité ou de l'inopportunité de mes propositions mais ils s'occupent aussi de beaucoup d'autres questions.

M. BROOME: Je puis lire ce que vous avez dit:

> M. GORDON: Monsieur Fisher, je ne voudrais pas laisser au Comité l'impression que le Conseil d'administration et moi-même hésitons à nous présenter devant vous; je n'envisageais cet événement que du point de vue pratique. Quiconque a quelque expérience en administration sait fort bien que le Conseil d'administration d'un organisme a son mot à dire sur toute proposition du président.

Puis vient le passage que j'ai déjà cité:

> C'est exactement le rôle de nos directeurs; ils décident de l'opportunité ou de l'inopportunité de mes propositions.

M. GORDON: Voudriez-vous poursuivre. C'est important.

M. BROOME: C'est ce que j'ai fait.

M. GORDON: Non, la phrase suivante qui commence par «Il se peut qu'ils aient à attirer mon attention».

M. BROOME: C'est là où j'en suis maintenant.

M. GORDON: Excusez-moi. Je veux aller trop vite.

M. BROOME: Je continue:

> Il se peut qu'ils aient à attirer mon attention sur tel ou tel fait, mais ils ne sont pas chargés de prendre l'initiative des projets du chemin de fer, ni de les préparer ou de les présenter. Ils comptent sur moi pour cela et j'assume ces responsabilités, aidé de mon personnel administratif. Le conseil d'administration n'est chargé que d'étudier, d'approuver ou de désapprouver mes propositions.

M. GORDON: C'est exact.

M. BROOME: Je reviens à ma question. Considérez-vous que l'unique fonction du conseil d'administration devrait être de discuter des recommandations du personnel administratif?

M. GORDON: A propos de la direction, oui. Vous vous rendrez compte que la plupart des conseils d'administration ont cette fonction. Ils attendent et ont besoin d'une direction pour formuler des recommandations sur toutes questions concernant la prospérité, l'organisation ou le travail de n'importe quelle industrie donnée. Cela ne signifiie pas qu'un administration ne puisse pas, à tout moment, porter à l'attention du conseil d'administration un sujet qu'il désire voir examiner.

M. BROOME: C'est la question.

M. GORDON: Certainement.

M. BROOME: Il n'y a rien dans ceci qui concerne l'initiative des administrateurs.

M. GORDON: Oh, attendez. J'ai dit qu'ils pouvaient également signaler les questions à mon attention; ils ne sont pas chargés d'en prendre l'initiative ni de préparer le projet. Je puis l'exprimer ainsi. Vous n'attendriez pas d'un administrateur qu'il arrive et recommande l'achat de tant de diesels. Les administrateurs ne sont pas assez au courant des faits pour agir de la sorte; il faut que la question soit analysée par des spécialistes. En fait, je l'ignore moi-même. Mon personnel d'exploitation me conseille après avoir étudié les besoins du trafic et ainsi de suite.

Voyons si je puis donner un exemple. Prenons les installations de Moncton. M. Stewart et moi-même avons discuté de l'opportunité d'un examen destiné à nous renseigner sur le parti à tirer du centre de Moncton. Je ne dirais pas que M. Stewart a pris l'initiative du projet mais il a participé dès le début à nos discussions qui nous ont conduits à tenter d'obtenir des indications sur ce qui devrait être fait. Je suis certain que son idée s'inspire des constations faites dans la zone centrale de Montréal. Il serait tout à fait habilité à dire, par exemple, lors d'une réunion du conseil d'administration «Nous avons fait quelque chose en ce qui concerne Montréal; pourquoi n'en ferions-nous pas autant pour Moncton?» Ce à quoi je pourrais répondre: «C'est une excellente idée; Moncton me semble valoir le coup; voyons ce qui pourrait être fait.»

La même chose est vraie aujourd'hui pour Edmonton. Actuellement, divers groupes examinent un projet qui pourrait présenter un certain intérêt pour la compagnie et qui vise à des travaux de rénovation dans le centre de cette ville. Ce projet viendra à l'étude dans le cours normal de la discussion et ne sera pas nécessairement et uniquement une question de direction.

Je suis en train de penser que la même chose se produit en ce moment à Campbellton.

M. BROOME: Ainsi, un courant d'idées s'établit du conseil d'administration à la direction?

M. GORDON: En effet, et il appartient à la direction de soumettre des recommandations au conseil d'administration sur toute question intéressant la direction ou la propriété de la compagnie; mais les administrateurs ont la liberté —en fait on compte sur eux—de rapporter au conseil d'administration toutes les critiques qu'ils ont pu entendre ou toutes les suggestions qui ont pu leur venir à l'esprit et c'est évidemment ce qu'ils font.

M. CREAGHAN: Existe-t-il déjà un règlement de la compagnie qui énonce les fonctions du conseil d'administration?

M. GORDON: En termes très généraux seulement, je crois. Je me demande si j'en ai un exemplaire ici. Non je pense que je l'ai laissé dans mon sac à l'hôtel, mais ce document s'exprime en termes très généraux.

M. CHEVRIER: Chacune de vos réunions a-t-elle un ordre du jour?

M. GORDON: Oh oui!

M. CHEVRIER: Et cet ordre du jour porte non seuleemnt sur les recommandations de la direction, mais encore sur toutes sortes de questions qui concernent la compagnie d'un bout à l'autre du Canada?

M. GORDON: Oui; en moyenne, nous discutons de 50 à 80 questions au cours d'une réunion normale du conseil d'administration; elles vont de l'examen des recommandations concernant le personnel à celui d'un certain nombre de documents officiels traitant, par exemple, de la vente ou de l'achat de propriétés. Toronto est un excellent exemple. Au cours de nos discussions, nous avons consacré de longues heures à examiner l'opportunité d'acheter certains terrains destinés à nos voies d'accès et de triage. Il y a eu, bien sûr, des divergences d'opinion. Mais nous avons finalement conclu en faveur de cet achat. Nos représentants locaux doivent faire parvenir au conseil d'administration une recommandation sur ce sujet mais le conseil reste libre de statuer.

Prenons encore notre budget. Notre conseil d'administration approuve le budget général. Celui-ci vient devant ce comité pour examen avant qu'il ne parvienne à la Chambre des Communes, et soit enfin dressé sous forme officielle en vertu de la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie). En outre, notre conseil d'administration se réunit tous les mois où nous désirons présenter un projet que nous voulons voir débuter ce mois-là. Je ne parle pas des questions d'exploitation générale qui viennent dans le courant normal des choses, mais il est certains projets nouveaux qui devront venir, pour un examen final et au besoin une révision devant le conseil d'administration avant d'être entrepris. Quelquefois nous modifions le projet et trouvons un ou deux moyens de le réduire ou de le changer quelque peu. Mais dans toutes ces questions nous tenons compte des nombreuses propositions touchant les immobilisations que nous appelons le «pouvoir en matière de dépense» et dont la forme anglaise usuelle et abrégée est «A.F.E.» (authorities for expenditures).

M. CHEVRIER: Discutez-vous des questions relatives à Air-Canada lors des réunions de votre conseil d'administration?

M. GORDON: Pas aux réunions du conseil d'administration du National-Canadien.

M. CHEVRIER: N'y a-t-il aucune question concernant Air-Canada qui vient en discussion devant le conseil d'administration du National-Canadien?

M. GORDON: Non, pas en tant que telle. Mais vous savez que cinq des administrateurs de la compagnie National-Canadien sont aussi membres du

conseil d'administration d'Air-Canada et c'est ainsi que nous restons en liaison. Je ne dirais cependant pas que nous ne discutons jamais de questions qui ont un intérêt commun pour nos compagnies, comme l'installation de bureaux conjoints ou des propositions de cet ordre mais qui n'affectent nullement la politique d'Air-Canada. Ce genre de question reste du domaine de son conseil d'administration.

M. CREAGHAN: Avec qui le conseil d'administration discute-t-il? Est-ce avec les vice-présidents?

M. GORDON: Vous voulez parler des questions de notre personnel?

M. CREAGHAN: Oui.

M. GORDON: Toute nomination supérieure, à partir du directeur régional jusqu'au sommet, se discute en conseil d'administration; je présente moi-même au conseil un rapport concernant les traitements et leurs rajustements jusqu'à concurrence de $12,000 et toute dépense dépassant $12,000. Puis, par exemple, nous discutons des pensions pour le mois courant et passons à la question des documents officiels. Oh, la variété des questions est infinie! Ainsi, nos entretiens relatifs à la main-d'œuvre sont rapportés en totalité au conseil d'administration et nous font quelquefois passer d'amusants moments. Notre conseil comprend un représentant officiel de la main-d'œuvre en la personne de M. J. R. Griffith. Il est tenu parfaitement au courant de toutes les affaires ordinaires touchant la main-d'œuvre du rail.

Notre vice-président du personnel et des relations ouvrières vient régulièrement aux réunions du conseil et présente toutes les questions ordinaires de litige et autres problèmes afférents au personnel. Nous avons quelque chose comme 197 accords distincts, aussi avons-nous toujours quelques négociations en cours; le vice-président du personnel et des relations ouvrières présente un rapport régulier au conseil; puis le vice-président des achats et des magasins arrive et présente ses recommandations sur l'achat de l'équipement. Notre directeur général des propriétés apparaîtra s'il a quelque projet particulier; et lorsqu'arrive la question des communications nous avons toujours de grandes discussions au sujet des installations de transmission en hyperfréquences ou autres installations de ce genre. Notre budget vous indique que chacun des vice-présidents chargés d'un domaine particulier assiste aux réunions du conseil d'administration.

M. BROOME: Votre conseil se subdivise-t-il en sous-comités pour traiter de diverses questions?

M. GORDON: Très rarement; à ma connaissance, ceci ne s'est produit que deux fois.

M. BROOME: Mais cela arrive.

M. GORDON: En effet.

M. BROOME: Et sous votre programme décentralisé la chose pourrait se répéter?

M. GORDON: Nous avons espéré pouvoir tenir plus de réunions des administrateurs dans les régions; nous sommes allés à Winnipeg, Vancouver, Toronto, Moncton et Halifax mais nous n'en avons pas tenu autant dans les diverses régions que je le souhaiterais.

M. BROOME: La somme et la variété des questions dont traite votre conseil d'administration est énorme. Ai-je raison?

M. GORDON: En fait, j'ai ici quelques lettres sur ce sujet. Je ne suis pas seul à le dire; des membres de notre conseil d'administration, qui ont d'autres activités, le disent et le redisent—je pense à des hommes comme M. Bickle dont le décès est récemment survenu, et M. Gagnon qui fait partie d'autres conseils d'administration de différentes industries et qui s'occupe d'un grand

nombre de questions. Ils ont dit que leur fonction de membre du conseil d'administration du National-Canadien leur apporte plus de renseignements et une plus grande possibilité de participer aux décisions qu'au sein de n'importe quel autre conseil d'administration. On a entendu cela plus d'une fois. Je possède une pile de lettres d'ex-administrateurs qui le confirment et qui font quelques commentaires logiques dont je donnerais volontiers lecture. Il serait plus élégant de ne pas me proposer en personne mais les auteurs de ces lettres voulaient que je connaisse leurs sentiments et que je puisse utiliser ces lettres au besoin. Je puis certifier que nous ne courons aucun risque en tenant bien informé le conseil d'administration.

Le PRÉSIDENT: Je pense qe nous en avons la preuve devant l'exposé approfondi des connaissances du président en matière de chemins de fer.

M. CREAGHAN: J'ai une autre question à poser, simplement par curiosité. La Chambre des Communes a entendu cet hiver de nombreux représentants de conseils nationaux d'administration et on les a invariablement questionnés sur l'assiduité des administrateurs aux réunions de leurs conseils.

M. GORDON: Oui. Le rôle de nos présences est exceptionnellement complet; il est rare que nous enregistrions des absences et, dans ce cas, elles sont en général dues à la maladie ou à quelque raison de force majeure.

M. BROOME: Quel est le nombre de présences nécessaires à la constitution du quorum?

M. GORDON: La majorité absolue, quatre sur cept. J'ai vérifié le registre et il est rare que des membres soient absents. Si vous consultez les rapports de ces réunions, vous le constaterez vous-mêmes.

M. FORBES: J'ai une question à poser sur les régions de la division des Prairies. Sous Hudson-Bay, on indique Le Pas. Je suppose que c'est maintenant Dauphin, n'est-ce pas?

M. GORDON: On a fait un changement depuis quelque temps. Vous lirez «Dauphin», vous avez parfaitement raison. Vous avez eu un exemplaire avant que nous n'opérions le changement.

M. FORBES: Bien. En effet.

M. GORDON: Lorsque j'ai fait distribuer ces brochures j'aurais dû indiquer qu'à la date de leur parution, le 8 août 1960, le nouveau plan d'organisation n'était pas encore mis en œuvre; il ne l'a été que le 1er janvier de cette année mais, dans l'intervalle, nous avons eu d'autres discussions et fait plusieurs autres changements par rapport au plan initial et j'aurais dû apporter des exemplaires au comité pour le cas où des questions complémentaires surviendraient.

M. FORBES: J'estimais seulement que le comité devait être au courant, dans le cas où ses membres voyageraient dans cette région; je pensais qu'ils devaient savoir où se trouvent les sièges régionaux de la division.

M. GORDON: Il faut noter une autre modification dans la région du Saint-Laurent où Belleville remplace Kingston. Il faudra lire désormais Belleville au lieu de Kingston et Dauphin au lieu du Pas. Ces deux changements mettront la liste à jour, si vous voulez bien les noter.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question relative à la ligne frontière entre les régions du Saint-Laurent et de l'Atlantique?

M. GORDON: Je vous en prie.

M. CHEVRIER: Vous avez peut-être remarqué que quelques critiques se sont élevées, ici, lorsque mon collègue M. Bourget a parlé à un moment donné de la réorganisation de la région autour de Lévis; cette ville était précédemment placée dans la région de Québec et elle se trouve maintenant dans la

région de l'Atlantique, ce qui a soulevé quelques difficultés et quelques protestations auprès de la direction.

M. GORDON: Nous avons apporté un changement ultérieur pour la zone comprise entre Lévis et Rivière-du-Loup. Monsieur Grayston est plus au courant.

M. GRAYSTON: La portion de la ligne comprise entre Rivière-du-Loup et Lévis est indiquée en vert mais elle fait maintenant partie de la région de Québec.

M. GORDON: En d'autres termes, le vert devrait être bleu.

M. CHEVRIER: Jusqu'à Rivière-du-Loup?

M. GORDON: Exactement. De Lévis à Rivière-du-Loup; la région ne s'étend pas au-delà.

M. CHEVRIER: Vous dites que cette zone fait maintenant partie de la région du Saint-Laurent?

M. GORDON: C'est la région de Québec et elle reste dans le même contrôle, comme avant pour ainsi dire.

M. CHEVRIER: M. Bourget avait indiqué qu'à l'époque cette zone n'était pas sous le même contrôle et qu'on avait déplacé celui-ci de la région de Québec à la région de l'Atlantique.

M. GORDON: On a repris l'ancien ordre.

M. R. T. VAUGHAN (*Adjoint au président de la compagnie National-Canadien*): Ceci se passait il y a un an. Le retour à l'ancien ordre est maintenant effectué.

M. GORDON: Le remaniement s'est effectué dans le sens indiqué.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres question?

M. FISHER: S'il vous plaît. Vous avez indiqué ce matin que vous estimiez avoir jeté bas le vieux concept favorisant les promotions par ordre d'ancienneté.

M. GORDON: Non, non je n'ai pas parlé d'un avantage hiérarchique. J'ai dit que la tradition voulait que lorsqu'un employé entrait, disons au service des achats, il ne progressait que dans ce service. Et s'il entrait au service de l'exploitation, il ne pouvait obtenir de promotion que dans ce service. Mais nous n'opérons plus de la sorte désormais. Notre personnel a la liberté de permuter.

M. FISHER: En ce qui concerne vos directeurs régionaux—car ceci est de première importance—d'après votre carte, je pense qu'ils représentent une catégorie-clef.

M. GORDON: En effet.

M. FISHER: Ainsi, vous pourriez parfaitement avoir un directeur régional qui ait acquis son expérience soit dans les messageries, soit dans les ventes, ou quelque chose de cet ordre?

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Je sais qu'on s'est quelque peu inquiété, probablement sur la possibilité qu'un directeur régional puisse n'avoir pas une connaissance ou une expérience suffisante du domaine de l'exploitation et qu'il ne puisse pas réaliser pleinement les difficultés auxquelles il devra faire face dans cette branche. Je me demandais si ces propos avaient quelque fondement et, dans l'affirmative, comment votre plan d'organisation se proposait de régler la question?

M. GORDON: Je pense que c'est évidemment une question de compréhension de la direction. Mais je puis dire qu'en général, lorsque nous avons nommé un directeur régional qui ne possédait pas d'expérience de l'exploitation, nous

lui avons adjoint un homme qui en était pourvu et vice versa. Si un directeur régional a acquis son expérience dans l'exploitation, nous lui adjoignons quelqu'un qui connait les ventes, etc....; mais actuellement, dans sa région, les deux hommes principaux réunissent certainement assez de compétence et d'expérience pour s'acquitter correctement de l'exploitation du chemin de fer.

M. FISHER: Merci, c'était ce que je voulais savoir.

M. CROUSE: Cette carte régionale est-elle éditée à l'intention des gros expéditeurs, dans un but publicitaire?

M. GORDON: Nous en avons diffusé bon nombre d'exemplaires mais je ne suis pas certain que tous nos gros clients expéditeurs l'aient reçue.

M. CROUSE: Je vous pose la question parce que je note que la ville de Lunenburg, qui est un des plus gros centres d'expédition de poisson de la côte est, n'est pas indiquée sur cette carte.

M. GORDON: Mon collaborateur chargé des provinces de l'Atlantique vous répondra.

M. VAUGHAN: J'étais également irrité de cette omission. Je pense que vous parlez d'une carte que le service du trafic ferroviaire a sortie et envoyée un peu partout. La ligne de Lunenburg a été oubliée. Je vous assure que l'on va remédier à cette omission.

M. CROUSE: Merci.

M. GORDON: C'est une de ces choses qui arrivent. Je me souviens que dans mes débuts dans les chemins de fer nous avions oublié Terre-Neuve; j'en ai assez entendu parler!

M. HORNER (*Acadia*): On note au début de la page 6 du rapport qu'une réduction combinée du nombre des sections administratives améliorera, avec le temps, l'équilibre entre les dépenses administratives d'une part et les revenus d'autre part. Je n'ai pas compris, au cours de la discussion de ce matin, si la réduction des coûts proviendra de cette modification dans la direction ou de la modification dans les rouages administratifs.

M. GORDON: Votre scepticisme se défend. La question n'est pas tranchée. Nous avions trente et une divisions, dix districts et trois régions. Nous les avons transformés en dix-huit zones de direction et avons supprimé un échelon de surveillance, ainsi que les districts. Dix-huit zones rendent compte désormais à cinq régions, c'est-à-dire que nous avons augmenté le nombre des régions, réduit le nombre de divisions et éliminé les districts. Dans l'état normal des choses, j'inclinerais à croire que ce groupement donnera lieu à un certain chevauchement.

Ainsi que je l'ai dit précédemment, ce plan de réorganisation est extraordinaire. Nous en sommes au début et il s'écoulera un certain temps—disons au moins deux ou trois ans— avant qu'il fasse ses preuves. Dans l'intervalle, je suis persuadé qu'il découvrira nos lacunes et nos surestimations. Je suis cependant certain qu'en tant que plan d'organisation il est sain. N'importe quel plan sain vaut mieux qu'un plan qui commence à vieillir.

M. HORNER (*Acadia*): Ce matin, vous nous avez dit que le nombre de surveillants s'accroissait plutôt qu'il ne diminuait et que cette partie des dépenses était la plus difficile à réduire en période de chômage. Est-ce à peu près cela?

M. GORDON: Oui, mais c'est une autre question. Permettez-moi de faire le point. Nous n'avons pas entrepris ce plan de réorganisation spécialement dans un but de réduction des dépenses, mais nous avons cherché à avoir une organisation saine et efficace. Si elle se révèle telle, elle reviendra en fin de compte moins cher, mais cette considération est une conséquence annexe qui n'est pas intervenue lorsque nous avons décidé de nous réorganiser.

Lorsque j'ai parlé de la difficulté de réduire les dépenses administratives, je visais les périodes de chômage. Supposez qu'il y a un surveillant pour cent hommes. Si vous mettez 50 d'entre eux en chômage vous devez quand même conserver le surveillant, vous ne pouvez pas le couper en deux! Aussi longtemps que vous avez une section, le va-et-vient des employés peut varier énormément. L'unité peut comprendre 125 ou 75 hommes mais vous avez toujours besoin du surveillant.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends parfaitement la difficulté que vous avez à réduire votre personnel de surveillance mais je parle de son augmentation. Je sais qu'il est malaisé de le réduire.

M. GORDON: Je crois que c'est ce qu'on appelle la Loi Parkinson!

M. HORNER (*Acadia*): Quelque chose dans ce goût-là.

M. GORDON: Nous la connaissons bien et lui consacrons grande attention.

M. CHEVRIER: J'ai une question à poser en ce qui concerne le déplacement des bureaux du siège de la rue McGill au nouvel édifice. Les employés des locaux sis au 360, rue McGill se sont beaucoup agités à la suite de la signature d'un contrat extérieur d'entretien et d'exploitation du nouveau bâtiment, qui les privait d'un travail qu'ils avaient jusqu'ici accompli eux-mêmes. Pourriez-vous m'indiquer: premièrement le nombre de personnes impliquées dans le déménagement; deuxièmement le nombre d'hommes réinstallés dans le nouveau bâtiment; troisièmement, le nombre d'employés qui, éventuellement, ont été mis en chômage?

M. GORDON: Nous devons avoir ces chiffres ici.

M. CHEVRIER: Vous pourrez y répondre plus tard si vous le désirez. J'aimerais ajouter à cette question celle des bureaux de l'OACI, dont la situation est, je crois, analogue. Le bâtiment qui abrite ces bureaux est la propriété du National-Canadien, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui. Le contrat de nettoyage et d'entretien du bâtiment a été confié à une entreprise de l'extérieur.

M. CHEVRIER: Ceci concerne-t-il les deux bâtiments?

M. GORDON: Je ne me souviens pas si le contrat comprend ou non l'édifice de l'OACI.

M. VAUGHAN: Je pense que ce dont vous parlez concerne le personnel d'entretien du bâtiment de la rue McGill.

M. CHEVRIER: C'était la première question. Je voudrais savoir maintenant si l'édifice de l'OACI est compris dans le contrat.

M. VAUGHAN: Pas que je me souvienne. Je pense qu'à cause des groupements par ancienneté, les congédiements ont dû se faire d'après la liste d'ancienneté.

M. GORDON: Nous n'avons pas de liftier dans le nouvel édifice. Les ascenseurs sont automatiques. Par conséquent, le personnel d'ascenceur de l'immeuble sis au 360 de la rue McGill avait droit d'éviction, en vertu de son contrat et quelques-un des membres de ce personnel sont passés à l'immeuble de l'OACI.

M. CHEVRIER: Connaissez-vous bien la voie rapide de Montréal, qui traverse la ville d'un bout à l'autre?

M. GORDON: Oui, dans son ensemble.

M. CHEVRIER: Avez-vous les plans de Valois et Lalonde, pour cette voie rapide que l'on appelle aussi l'autoroute?

M. GORDON: Oui, je m'en souviens vaguement.

M. CHEVRIER: Ainsi que vous le savez, une portion de cette autoroute utilisera une partie du chantier Turcot.

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: La ville de Montréal a-t-elle pressenti votre compagnie en vue de l'obtention d'une partie du terrain du chemin de fer pour l'autoroute?

M. GORDON: Oui, il y a deux ans. Nous avons fait un échange de propriétés dans la zone terminus pour une portion du chantier Turcot. L'échange a été fait de part et d'autre sur la base de la valeur estimée.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous m'indiquer la superficie du terrain dont il s'agissait?

M. GORDON: Je n'en ai pas le détail mais je puis l'obtenir très vite.

M. CHEVRIER: L'échange a été fait strictement en vue de la construction de l'autoroute?

M. GORDON: C'est ce qui nous a été dit mais nous n'avons aucun contrôle une fois l'échange fait. Dans la zone terminus où les constructions de la place Ville-Marie sont en cours d'érection, nous ne possédions pas tout le terrain. Une langue de terre allant de la rue University à l'immeuble Ciba s'enclavait dans notre propriété. Lorsque nous avons traité avec l'entreprise de Ville-Marie, elle ne nous tenait pas responsable de la terre que nous ne possédions pas. Toutefois, nous avons convenu d'utiliser nos propres entrepôts de marchandises pour tout arranger. Lorsque nous sommes entrés en pourparlers avec la ville, nous avons appris que celle-ci avait besoin d'une bande de terre le long du chantier Turcot. Dans ces circonstances, nous avons conclu un échange. A l'époque, la ville de Montréal destinait sûrement ce terrain à l'autoraute.

M. CHEVRIER: Possédez-vous maintenant tout le terrain situé au nord de la rue Dorchester?

M. GORDON: Oui, dans le carré en question.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire où en sont actuellement les travaux du projet Ville-Marie? J'entends par là, la question financière est-elle complètement déterminée maintenant?

M. GORDON: Oui. Vous voulez bien dire en ce qui concerne l'entreprise Place Ville-Marie et la compagnie Zeckendorf and Webb & Knapp?

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: Tout est en ordre. Tous les arrangements sont pris tant du côté financier que du côté construction, laquelle monte conformément aux prévisions. Tous les problèmes auxquels vous pensez probablement sont réglés.

M. CHEVRIER: Connaissez-vous la date d'achèvement de la construction cruciforme et du plaza du côté ouest?

M. VAUGHAN: Je crois que l'achèvement est prévu pour mai 1962.

M. GORDON: Je ne voudrais pas vous donner plus qu'une prévision très approximative. Si je vous donnais une date exacte, la location pourrait en subir la répercussion. C'est en quelque sorte une garantie. Je crois que la fin des travaux aura lieu l'année prochaine, entre mai et octobre.

M. CHEVRIER: Tout compris?

M. GORDON: Non; seulement la construction cruciforme. L'entreprise Place Ville-Marie a fait savoir que la date prévue d'occupation est mai 1962. D'autres projets sont associés à celui-ci: une construction à l'arrière de la Place Ville-Marie, une autre, d'après le plan principal, juste en face du bâtiment Sun Life et également l'immeuble en brique actuel qui est doté d'une installation d'air climatisé et de chauffage pour le bâtiment Sun Life.

M. CHEVRIER: Quelle est la date d'achèvement du plaza?

M. GORDON: A peu près la même date que celle de la construction cruciforme.

M. CHEVRIER: Qu'est-ce qui va prendre la place du club Saint-Jacques qui a été démoli cette semaine?

M. GORDON: Rien.

M. CHEVRIER: Élargira-t-on la rue University à cet endroit?

M. GORDON: C'est ce que j'ai cru comprendre. En descendant la rue jusqu'à l'ancien emplacement du club St-Jacques, il y aura un passage qui reliera la rue à cet emplacement qu'il traversera et qui donnera accès, à partir de ce point, au côté est de la construction cruciforme; on pourra y entrer par les deux côtés.

Je suis maintenant prêt à vous donner les chiffres que vous m'avez demandés.

La réduction du personnel au bureau central touchait 124 employés dont 53 ont été gardés et replacés dans l'un ou l'autre secteur de la compagnie et 2 ont donné leur démission; il y a donc eu 69 employés congédiés. Nos efforts ont abouti au placement de 19 d'entre eux dans les services du gouvernement provincial qui a acheté l'édifice. Le fournisseur de notre cafetaria en a pris 2, ce qui replaçait au total 21 employés. Il nous reste 48 personnes pour qui nous n'avons pas d'emploi mais nous continuons à nous occuper de ce problème.

M. CHEVRIER: Ces 48 personnes sont-elles sans emploi en ce moment?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Alliez-vous ajouter quelque chose?

M. GORDON: Je voulais préciser que sur ces 48 personnes, 17 sont des hommes et 31 des femmes. Sur ce total, 15 hommes ont été mis en chômage le 15 juin, un le 31 mai et un liftier le 15 juin. Sur l'effectif féminin, 25 personnes ont été mises en chômage le 18 mai, 5 le 15 juin plus une fille d'ascenseur. Ainsi, 48 personnes sont restées sans emploi.

M. CHEVRIER: La compagnie s'efforce-t-elle de trouver des situations pour ces 48 personnes?

M. GORDON: Nous faisons pour elles tout ce qui est en notre pouvoir. Je pense que nous avons fait du bon travail étant donné le problème particulier auquel nous devions faire face.

Le PRÉSIDENT: Reste-t-il d'autres questions sur ce point?

M. CREAGHAN: M. Cyril Kennedy, membre de ce comité qui a été dans l'obligation de s'absenter, m'a demandé de poser en son nom la question suivante à propos de la direction; elle a trait aux statistiques et je suppose que la réponse pourra être donnée demain ou plus tard:

> A propos de la région atlantique et vu les récents remaniements des divisions à cet endroit, (1) quel était l'effectif des employés de rang supérieur à technicien du mouvement des trains
>
> *a*) avant le remaniement ci-dessus
>
> *b*) actuellement.

J'ignore ce que M. Kennedy entend par «technicien du mouvement des trains», dans la mesure où le niveau de surveillant entre en question.

M. GORDON: J'accepte la question en vue de son examen. Je ne suis pas sûr moi-même de pouvoir répondre dans le sens où il le désire mais je vous donnerai demain une réponse quelconque si vous pouvez attendre.

M. FISHER: A la suite du rapport McPherson, avez-vous étudié ses recommendations et envisagé de quelle façon elles s'appliqueront au National-Canadien?

M. GORDON: J'ai lu ce rapport plusieurs fois et un groupe de mes collaborateurs est en train de l'étudier en détail. Chaque service de la compagnie a reçu ordre de le dépouiller et de m'adresser ses remarques et recommandations sur la répercussion du rapport sur ledit service. Un service de recherches et de mise au point coordonnera toutes les réponses; je les attends très prochainement.

M. FISHER: Je pense que c'est un point vital dans l'esprit de beaucoup d'employés et je me demande si la priorité lui a été donnée. Combien d'employés seraient touchés si l'on cessait l'exploitation de 4,300 milles d'embranchements, comme l'envisage le rapport?

M. GORDON: Je ne puis vous le dire; ceci relève de . . .

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher cette question dépasse notre mandat. Nous nous occupons de ce rapport et non du rapport McPherson.

M. GORDON: Pour terminer ce que j'étais en train de dire, monsieur le Président, vous devez vous rappeler que nous n'avons que le volume I du rapport; les volumes II, III et peut-être IV existent et ils peuvent revêtir une grande importance du point de vue des recommandations. Nous ne pouvons prendre aucune décision définitive à l'égard d'aucune de ces questions.

M. FISHER: Pourriez-vous m'indiquer, à propos de statistique, combien d'hommes ou d'employés vous avez engagés en dehors de l'effectif de la main-d'œuvre du rail, au cours des trois dernières années?

M. GORDON: Voulez-vous parler du nombre d'engagements en dehors du National-Canadien en tant que système?

M. FISHER: Je veux dire le nombre d'employés que vous avez pris au sein de la compagnie. Votre effectif ouvrier est-il en diminution?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Cependant, je crois que vous engagez toujours du personnel dans certaines catégories et je voudrais avoir une idée du nombre de vos nouveaux employés.

M. GORDON: Je tâcherai de vous donner une réponse. C'est un peu difficile mais nous verrons bien. Vous vous trouvez devant une grande complexité dans ce domaine étant donné la question malaisée des employés mis en chômage, quelquefois pendant plusieurs années et qui sont revenus. Il y a cet état de choses. Par exemple, la compagnie a vu 12,000 départs dus soit au décès, soit à la retraite, soit aux démissions du personnel. C'est ce que l'on pourrait appeler des séparations naturelles . . .

Pour remplacer ces 12,000 personnes, nous en avons engagé 5,300. La réponse à votre question entraîne un travail considérable car il faut analyser combien, sur ces 5,300 employés, n'avaient jamais été précédemment engagés par la compagnie et je ne puis dire pour le moment si nous sommes en possession d'un tel renseignement. Je m'informerai toutefois auprès de notre service du personnel et de la main-d'œuvre. Il tient quelque fois des statistiques étonnantes.

Je dois dire que sur ces 3,500 emplois nous avons évidemment donné la priorité à notre propre personnel mis en chômage, mais nous avons reçu 110,000 demandes d'emploi, ce qui me paraît indiquer que l'on considère le Canadien-National comme une bonne place.

M. FISHER: Je pense que n'importe quel travail est bien vu de nos jours.

M. GORDON: 110,000 demandes pour 5,300 postes, c'est beaucoup, je pense.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions? Sinon, passons à celle des «Moyens modernes de vente».

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il est dit dans ce chapitre:

> On a également réorganisé le personnel attaché au tarif-marchandises pour centrer son attention sur les types spécifiques de tarifs-marchandises.

J'ai dit hier qu'à mon avis les chemins de fer ne devraient pas être entravés par des restrictions coûteuses et qu'en ce moment ils devraient jouir d'une liberté totale dans le domaine de la concurrence tarifaire. Monsieur Gordon n'avait pas semblé partager mon avis. J'aimerais pousuivre le sujet et déterminer si la compagnie est soumise à des restrictions dans ce domaine.

Le PRÉSIDENT: Que voulez-vous dire?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je voudrais obtenir l'assurance que la compagnie a les mains libres en matière de tarifs et qu'elle est à même de les remanier aussi rapidement que la concurrence l'exige. Je suis persuadé que tout le monde voudrait voir la compagnie en mesure de prendre une telle initiative. Qu'en pensez-vous, Monsieur Gordon?

M. GORDON: Je ne pense pas que nous puissions mieux dire que ce que nous avons déjà déclaré devant la Commission royale d'enquête sur les transports et qui est encore vrai aujourd'hui. La façon la plus rapide de vous répondre est de lire les articles pertinents de la loi sur les chemins de fer et de les commenter.

Si vous le permettez, je vais procéder de la sorte et formulerai les autres remarques au fur et à mesure.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je crois que je ne me suis pas bien fait comprendre et que vous englobez un domaine plus vaste que je ne le désire. Je veux seulement connaître la position exacte de la compagnie quant à l'établissement d'un tarif de taux de concurrence. Il me semble que ceci est un peu différent de ce que vous avez soumis à la Commission royale d'enquête sur les transports qui couvre un champ plus large. Je ne veux pas entrer dans le détail de toutes les restrictions imposées à la compagnie mais seulement connaître celles qui intéressent l'établissement des taux de concurrence.

M. GORDON: Voyons si je puis vous dresser le tableau en termes généraux. D'après nous, il y a restriction quand il y a règlement, parce que les autorités peuvent intervenir à n'importe quel instant lorsque nous établissons un tarif. Donc, il y a restriction et nous voulons être affranchis de ce genre d'entrave.

Vous m'avez parlé précédemment du taux compensatoire. L'article 334 de la loi sur les chemins de fer définit très clairement la position de la Commission en ce qui concerne les taux compensatoires

> (2) La Commission peut exiger qu'une compagnie qui émet un tarif de taux de concurrence fournisse lors de la production du tarif, ou à une date quelconque, tout renseignement que requiert la Commission pour établir
>
> *a*) que la concurrence existe;
>
> *b*) que les taux sont compensatoires; et
>
> *c*) que les taux ne sont pas plus bas qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence;

Le simple fait que notre collaborateur chargé de l'établissement des tarifs a cette loi devant lui restreint sa liberté dans ce domaine; il doit penser à ce que le tarif représente et, à notre avis, ce n'est pas là liberté de concurrence. Puis nous abordons la discussion sur ce qui est compensatoire. Cela s'applique, nou seulement aux taux compensatoires mais encore aux taux convenus. J'ai toujours gardé l'impression que la loi exige que nous rendions ces taux compensatoires, ce qui veut dire qu'il s'agit d'une chose que nos employés qui sont chargés de fixer les taux ne doivent jamais perdre de vue. Ce n'est pas un défi

à l'intention des taux de camionnage. Personne ne peut défier le camionneur. Quoi qu'il en soit, nous en recevons des défis. Nous professons que le taux compensatoire contribue à payer les frais variables qu'il entraîne. Alors une discussion s'engage à savoir quels sont les frais variables. Je pourrais citer des exemples. C'est toute une affaires que les éléments qui composent les frais, les analyses de régression, etc. Nous avons eu une Commission royale d'enquête qui a duré deux ans et, après avoir étudié tout cela, il n'y a pas encore eu d'entente. Quelques-uns de nos amis les cultivateurs de l'Ouest croient avoir la bonne interprétation de cet état de choses et nous pensons aussi en avoir une.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je veux signaler à votre attention deux choses qui ont été dites déjà à ce propos ainsi qu'une ou deux choses se rapportant aux règlements tarifaires tels qu'ils ont été établis par la Commission des transports et qui, à mon sens, accordent toute liberté aux chemins de fer de fixer des taux.

Je vous référerai tout d'abord à la règle 17 de la Commission des transports ayant trait aux taux de concurrence et voici la déclaration que contient cette brochure.

M. GORDON: De quoi s'agit-il?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): C'est la règle 17 de la Commission des transports et la circulaire des tarifs 1 (*a*), en vigueur le 1er décembre 1960. La circulaire que je veux citer existe depuis 1945.

Règle 17—taux de concurrence. Voici l'extrait:

> Des taux de concurrence peuvent être établis sans avis: Des taux de concurrence qu'il est urgent de mettre en vigueur pour faire face à la concurrence des services de transport ne relevant pas de la Commission peuvent être fixés sans avis préalable à la Commission, mais le transporteur concerné doit immédiatement rendre publics ces taux qui prennent effet à partir de la date où les articles ont été acceptés pour le transport et il doit aussi les communiquer à la Commission conformément aux présents règlements.

Le 8 novembre 1954 M. Edsforth a rendu témoignage à la Commission royale d'enquête, sur les taxes convenues. Il a fait deux ou trois déclarations, reproduite au tome 10 du rapport de la Commission royale d'enquête de 1954. Il a été interrogé par M. Hume, l'avocat de l'association du camionage et les questions suivantes lui ont été posées:

> D. N'est-il pas vrai que du jour au lendemain, pour ainsi dire, les chemins de fer peuvent établir un taux pour faire concurrence aux camions.—R. Vous avez raison, ils peuvent le faire à bref délai.
>
> D. Les chemins de fer ont donc toute liberté d'établir des taux de concurrence envers les camions tout comme les camionneurs peuvent exercer toute concurrence envers les chemins de fer?—R. Nous avons tout autant de liberté que les camionneurs d'établir des taux.

Ensuite, plus loin, le témoin est encore interrogé par M. Hume:

> D. Le point que je veux éclaircir, c'est celui-ci: N'avez-vous pas la même liberté que vos concurrents du camionnage de fixer des taux?—R. Oui, monsieur Hume, nous avons cette liberté.

Il y a ensuite plusieurs autres références. Je ne crois pas qu'il faille les citer ici. Quoi qu'il en soit, je vais citer un autre extrait du même document. Après une série de questions et de réponses, voici ce qu'a demandé M. Hume:

> D. Ne pouvez-vous pas fixer des taux par téléprone?—R. Nous le pouvons certainement.

D. Mais non pas chez l'expéditeur même.—R. Ce ne serait vraiment pas bien pratique.

D. Vous conviendrez avec moi que, sauf dans le cas d'un homme qui conduit son propre camion, un camionneur ne saurait établir des taux chez l'expéditeur lui-même—R. A moins que l'on ne donne au chauffeur l'autorisation de le faire.

C'est à ce moment que le Commissaire est intervenu et a posé quelques questions lui-même:

D. Qui peut fixer des taux par téléphone au nom des chemins de fer?—R. Celui qui est chargé de fixer les taux de transport des marchandises peut fixer des taux dans une conversation au téléphone avec l'expéditeur.

D. Le préposé aux taux . . . où se trouve-t-il?—R. A Montréal, au bureau principal, évidemment. Et nous avons aussi à Toronto des employés qui peuvent en faire autant, tout comme à Winnipeg et à Vancouver.

D. Chacune de ces personnes peut fixer des taux au téléphone?—R. On peut fixer un taux par téléphone en parlant à l'expéditeur, bien que ce ne soit pas de pratique courante.

Il semble donc parfaitement clair que les chemins de fer, lorsqu'ils le veulent, peuvent, par l'entremise de leurs employés préposés à cette fin, établir des taux. Ils ont donc le pouvoir de fixer des taux par téléphone, afin de faire face à la concurrence.

M. GORDON: Telle n'est pas la question. Vous avez demandé si nous étions libres et ma réponse s'est rattachée au mot «libre» notre pouvoir est subordonné à la lettre de la loi; la personne qui fixe les taux est toujours en butte à ce risque. Tout d'abord, elle ne doit pas oublier de s'assurer que le taux qu'elle établit n'est pas plus bas qu'il ne faut pour faire face à la concurrence. Voilà le premier souci. Il faut qu'elle sache quel est le taux de concurrence avant d'en établir un autre. Ensuite, il faut qu'elle sache que la concurrence existe et qu'elle puisse le prouver. Il faut aussi qu'elle sache que les taux qu'elle projette d'établir sont compensatoires.

Il y a toujours ces trois conditions; ce n'est pas cela que j'appelle la liberté. Il faut aussi que nous communiquions les taux. Quand nous fixons un taux il faut le soumettre. Une fois le taux déposé, la Commission, de son propre chef, peut dire: «Vous avez soumis un taux. Êtes-vous certain qu'il soit conforme aux exigences de la loi»?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je ne veux pas retarder le travail du Comité en demandant combien de fois le cas s'est présenté.

M. GORDON: En lisant le témoignage de M. Hart, le vice-président du trafic aux Chemins de fer nationaux, vous verrez qu'il a parlé de certaines conditions et je veux clairement expliquer que le risque existe. Le fait est que nous pouvons souvent produire les renseignemnts nécessaires, mais quand nous parlons de liberté, et s'il y a une condition, la liberté n'est pas complète.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je parle de la liberté de faire face à la concurrence, sans qu'il soit question d'entière liberté de la part des chemins de fer. Tout ce que je veux savoir se rapporte à la liberté de faire face à la concurrence. Autrement dit, si vous apprenez que les taux du camionnage sont plus bas, êtes-vous en mesure de faire face à la concurrence?

M. GORDON: Disons que je suis parfaitement libre d'embrasser ma femme, mais si la loi exige qu'avant de le faire je doive m'assurer qu'il n'y a aucun rival, alors je ne suis pas libre.

M. BROWNE: Vous faites des déclarations qui prêtent à confusion, sans répondre à la question. Je ne veux pas qu'il y ait de doute quant à la situation où se trouvent les chemins de fer lorsqu'il s'agit de faire face à la concurrence, et je ne crois pas que c'est en cherchant ainsi des faux-fuyants qu'on puisse expliquer la situation que je vous ai exposée. Je vous ai dit que, selon les règlements de la Commission des transports, vous n'êtes pas tenus de communiquer le taux dès qu'il entre en vigueur.

M. GORDON: Mais il faut que nous le communiquions.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'admets que vous devez, à un certain moment, le communiquer.

M. GORDON: Une fois que le taux est communiqué, il nous faut nous conformer à ces conditions imposées à notre liberté et si la liberté est sujette à des conditions, ce n'est plus de la liberté.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous m'interpretez mal. Je ne veux pas parler d'une liberté complète sous tous les rapports, je ne veux parler que de celle que vous avez de faire face à la concurrence. Je pense qu'il est parfaitement clair que vous avez l'autorité voulue dans ce sens.

M. GORDON: Monsieur Browne, j'aimerais avoir quelqu'un attaché aux chemins de fer, qui puisse prendre nos intérêts aussi bien que vous savez défendre votre thèse. Le fait est que vous m'avez demandé mon opinion et mon opinion, c'est que nous ne sommes pas libres, du moins pas autant que vous le croyez. Je ne fais qu'exprimer mon opinion sur la question et quand vous parlez de la Commission royale d'enquête sur les transports, je prétends qu'elle a reconnu que nous n'étions pas tout à fait libres.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je prétends que vous n'avez rien avancé qui soit de nature à indiquer que vous êtes empêchés de mettre en vigueur un nouveau taux pour faire face à la concurrence, quand l'occasion se présente. Si une compagnie de camionnage dit à un client: «Voici les conditions que nous vous offrons», alors, les chemins de fer sont tout de suite en mesure de fixer un taux pour faire face à la concurrence.

M. GORDON: Comment pouvez-vous affirmer qu'il en soit ainsi quand nous ne savons même pas si la concurrence existe?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): C'est précisément cela la concurrence, à mon avis.

M. GORDON: Mais nous devons nous en assurer. Comment saurions-nous que la concurrence du camionnage existe. Celui qui s'occupe de la revision des taux l'ignore. Il doit étudier la question pour s'assurer que le taux qu'il fixe n'est pas plus bas qu'il ne faut pour faire face à la concurrence. Avant d'intervenir, non seulement faut-il qu'il sache que la concurrence existe, mais encore quel est le faux qui en fait l'objet.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je suis d'avis que dans le cours normal des choses, il peut s'en assurer auprès de l'expéditeur et non pas du concurrent.

M. GORDON: Mais il ne peut pas demander à l'expéditeur de prendre sa défense devant la Commission des Transports et dire à celle-ci que le client lui a révélé le taux établi par le concurrent.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Mais l'expéditeur aurait sans doute par écrit les taux offerts par le concurrent?

M. GORDON: Ce n'est pas ainsi que les choses se passent. Vous savez fort bien que les camionneurs ne nous disent pas leurs taux et que les expéditeurs ne révèleront pas non plus les taux que leur a proposés un camionneur. On dira seulement, lorsqu'il est question d'une affaire: «Voici le taux que je puis

obtenir dans tel ou tel cas». Ce n'est pas une preuve. Il est même possible que ce ne soit pas vrai.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Dans le cas d'une nouvelle usine qui commence à fonctionner et avant que des marchandises en aient été expédiées, les chemins de fer seraient-ils en mesure de fixer un taux qui puisse concurrencer celui d'un camionneur?

M. GORDON: C'est là une tout autre affaire. Si nous transigeons avec une nouvelle usine, nous avons l'avantage d'étudier la situation et de discuter avec les propriétaires. Il est probable que l'on aurait pas érigé l'usine en question sans avoir obtenu au préalable un taux pour le transport des marchandises. C'est une tout autre affaire

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous conviendrez que dans toutes les provinces du Canada les camionneurs soumettent des taux. Ils le font certainement dans ma propre province, la Colombie-Britannique.

M. GORDON: Tout ce que je sais à ce propos, c'est que les règlements varient beaucoup d'une province à l'autre.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Dans la plupart des provinces on est tenu de soumettre les taux et ces taux sont à la disposition des chemins de fer. C'est ainsi que ceux-ci sont en mesure de fixer des tarifs de concurrence.

M. GORDON: Prétendez-vous que dans toutes les provinces les camionneurs s'en tiennent aux taux dont vous parlez?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je dis simplement que dans la plupart des provinces les camionneurs sont tenus de communiquer leurs taux.

M. GORDON: Je sais qu'ils ne les observent pas toujours. J'ai même vu une circulaire émanant de l'association des camionneurs pour demander aux membres de ne pas couper leurs propres taux.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je pense qu'il faudrait une justification de cet avancé.

M. GORDON: Je vais obtenir une copie de la circulaire. Je sais qu'elle existe, je l'ai vue.

Le PRÉSIDENT: Pour le bénéfice des autres membres du Comité, quel est le but de l'interrogatoire de M. Browne? Je songe aux taux de concurrence dont il a été question antérieurement entre le transport maritime et le transport ferroviaire. Les chemins de fer ont toujours essayé de concurrencer les taux du transport maritime et je me demande si le même état de choses ne se produit pas quant à l'industrie du camionnage? S'il était possible d'avoir un service maritime entre deux points quelconques, le taux par chemin de fer devenait moins élevé. N'y a-t-il pas une similitude dans le cas de la concurrence exercée par le camionnage?

M. GORDON: A ma façon de comprendre la loi, il faut que nous sachions s'il existe une sorte de concurrence, au point de vue maritime, routier ou autre et il faut que nous sachions de quels taux il s'agit.

Le PRÉSIDENT: M. Browne se préoccupe particulièrement de la concurrence exercée par les camions.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Non, j'ai dit toutes les formes du transport.

Le PRÉSIDENT: En certaines circonstances, les chemins de fer peuvent transporter, disons, un certain nombre de tonnes de marchandises sur une distance donnée à meilleur compte que par bateau, n'est-ce pas. Vous avez les taux de concurrence par voie maritime?

M. GORDON: Nous avons les taux maritimes obligatoires.

Le PRÉSIDENT: Et vos taux de concurrence maritime permettent de transporter des marchandises à meilleur compte par voie ferrée. Le même cas se présente-t-il dans l'industrie du camionnage?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Remarquez bien que je ne me plains nullement du fait que les chemins de fer diminuent leurs taux. Je suis tout à fait d'avis que les chemins de fer ne devraient nullement être empêchés de fixer des taux, autant que possible.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire qu'ils devraient être capables de réduire leurs taux plus qu'ils ne l'ont fait?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Non, ce que je prétends, c'est que l'on ne devrait pas les empêcher de faire face à la concurrence. Parfois, il me semble qu'ils ne sont pas toujours en mesure d'agir ainsi. Je ne suis pas d'accord avec M. Gordon quant à la façon dont les chemins de fer sont empêchés de faire face à la concurrence, mais je mets en doute la méthode de fixer des taux convenus qui ne sont pas nécessairement compensatoires.

M. GORDON: Je ne suis pas du tout d'accord là-dessus. Je dois même dire que la déclaration est erronée. Vous avez fait cette déclaration lors de la deuxième lecture du bill à la Chambre des communes, et vous avez dit qu'il n'était pas nécessaire que la taxe convenue fût compensatoire dans le cas des chemins de fer et que, partant, ceux-ci se trouvaient en état d'éliminer certains segments de l'industrie du camionnage. C'est là une erreur puisqu'il faut que la taxe convenue soit compensatoire, comme il ressort de façon évidente de l'article 32 (6) de la Loi sur les transports laquelle exige que la taxe soit constituée d'après la formule établie pour la fixation des taux. Il est aussi question de cette taxe à l'article 33 de la même loi, où il est exigé que la Commission considère l'effet de la taxe convenue sur les revenus nets du voiturier.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Cette interprétation de la Loi sur les transports est tout à fait erronée. Voici ce que dit l'article 32:

> Nonobstant toute disposition de la Loi sur les chemins de fer ou de la présente loi, un voiturier peut imposer la taxe ou les taxes pour le transport des marchandises d'un expéditeur, ou pour le transport d'une partie quelconque de ses marchandises, qui peuvent être convenues entre le voiturier et cet expéditeur.

Voilà la condition d'une taxe convenue?

M. GORDON: Tout ce que je peux dire, c'est que mon conseiller juridique, n'est pas de cet avis.

M. CHEVRIER: Cela ne dépasse-t-il pas le point même qu'a soulevé M. Browne. Il y a la question juridique qui doit être déterminée selon l'interprétation de la loi, et il y a toute une série de décisions se rapportant aux taux de transport des marchandises et à l'interprétation qu'il faut donner à la loi. Je ne veux pas interrompre M. Browne. Je sais qu'il possède une grande expérience dans ce domaine, mais je pense que bien au-dessus des points qu'il soulève se place indubitablement l'opinion juridique et afin de déterminer l'attitude à prendre quant au point qu'il a soulevé, nous devons obtenir une opinion juridique quant à l'application de la loi dans un cas particulier.

J'ai devant moi le rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports. M. le juge Turgeon énumère un certain nombre de cas, pour déterminer ce qui doit se faire. Ce qui me frappe, c'est qu'il y a la question de fait et la question légale, lorsqu'il s'agit de savoir comment doit s'appliquer la loi en certaines circonstances.

Le PRÉSIDENT: Mais la taxe convenue se fait sur une base légale.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je viens de lire la loi sur ce qui constitue une taxe convenue, et je ne crois pas que l'on puisse gagner quoi

que ce soit en poursuivant le débat plus longtemps. Je veux donner officiellement mon opinion en regard de l'article pertinent de la loi. Je prends note officiellement de ce qu'a dit le témoin, M. Edsforth, devant la Commission royale d'enquête et qui confirme, je crois, tout ce que j'ai dit.

M. GORDON: Merci, monsieur Browne, vos idées seront utiles à nos avocats pour s'opposer à votre opinion.

M. FISHER: Monsieur le président, vous avez laissé entendre que peut-être quelques-uns parmi nous n'avaient pas compris le nœud du problème qu'a soulevé M. Browne. Avant de clore le débat, si je comprends bien, c'est qu'en dépit de ce que M. Gordon nous a dit hier, à propos des difficultés de la concurrence—particulièrement celle du camionnage,—M. Browne démontre que les chemins de fer sont en mesure de faire face à cette concurrence. Je veux demander à M. Browne si c'est bien ce qu'il a dans l'idée?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'ai dit quelle était mon idée.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que prétend M. Browne, mais le président dit qu'il a la loi de son côté. Il y a là une différence.

M. FISHER: Je veux citer un exemple. Les Chemins de fer nationaux se sont entendus avec une brasserie du Manitoba au sujet de la taxe convenue, spécialement pour les expéditions vers le nord et j'ai reçu une communication de la part d'un camionneur qui me disait avoir raté une affaire dans ce cas en particulier. Les taux au sujet desquels le National-Canadien a conclu une entente avec l'expéditeur en question ne pouvaient être compensatoires. A mon avis, pour remédier à un tel état de choses, le camionneur devrait se présenter devant la Commission des transports avec une copie de ces taux et dire: «Je crois qu'ils ne sont pas compensatoires.» Il serait alors du devoir de la Commission de faire comparaître la compagnie de chemin de fer pour lui demander s'il s'agit bien de taux compensatoires, n'est-ce pas?

M. GORDON: Peut-être ferais-je mieux de me dispenser de donner des opinions juridiques. Je n'ai pas les qualités voulues. Tout ce que je puis dire c'est que si quelqu'un a une plainte à formuler contre les chemins de fer, la façon de redresser les choses se trouve dans la loi. Il y a une loi concernant les taxes convenues, il y en a une autre concernant les taux de concurrence et une aussi touchant les taux de chemin de fer en général. Je ne vais pas aider la concurrence en continuant de donner mon interprétation. Il serait préférable que vous engagiez un avocat et que vous le payiez. Je veux le dire et le répéter, au risque de soulever la colère de M. Browne,—je le regrette,—mais toutes nos taxes convenues sont compensatoires.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Le Comité a éclaté de rire, la dernière fais que vous avez fait cette déclaration.

M. GORDON: Ils sont en train de s'instruire. Ils en apprennent de plus en plus.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je veux en poser une ou deux. En parlant d'une sorte de taux en particulier, j'imagine que vous vouliez dire des taux de stipulation, des taux de concurrence et des taxes convenues. Je me suis demandé quelle était la situation quant au National-Canadien et au Pacifique-Canadien. Je suppose qu'ils s'entendent avant de mettre en vigueur des taux de stimulation.

M. GORDON: Nous sommes tenus de nous entendre en ce qui concerne les taxes convenues.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Y a-t-il eu déjà quelques désaccords entre les compagnies de chemins de fer, à ce propos, l'une croyant que les taux devraient être baissés, et l'autre étant plutôt d'avis contraire.

M. GORDON: Monsieur MacDougall, pourriez-vous nous aider? M. MacDougall est notre avocat auprès de la Commission. Il s'est occupé de biens des cas présentés à la Commission des transports.

M. J. W. G. MACDOUGALL (*avocat de la Commission, National-Canadien*): Mon avis, à propos de la question de M. Browne, c'est qu'il y a eu des discussions entre les compagnies de chemins de fer et, en certaines circonstances, des divergences d'opinion, mais chacune est bien libre de suivre son idée, si elle croit que c'est dans son intérêt.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur Gordon, le National-Canadien a annoncé récemment des taux de stimulation dans un journal de Toronto. Il s'agissait d'une diminution importante. Le Pacifique-Canadien a-t-il fait la même chose ou bien y a-t-il une dispute entre les compagnies. Je remarque qu'il n'a pas été question de cet incident et que l'on a pas cru que c'était nécessaire.

M. GORDON: Nous avons établi des taux de stimulation dans l'intention de transporter plus de marchandises. Je ne pense pas que l'on doive me demander si le Pacifique-Canadien a été d'accord ou non. Je ne crois pas que je doive dire si, oui ou non, il y a eu discussion. Nous sommes libres d'agir à notre guise et nous sommes des concurrents en affaires. Il est certain que le Pacifique-Canadien n'est pas toujours d'accord avec nous.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La raison pour laquelle je pose la question et je la pose pour la deuxième fois, c'est que des réductions importantes ont été faites. Je me rends compte qu'il est nécessaire d'agir ainsi afin d'amener de l'eau au moulin. Si cette façon d'agir doit augmenter les revenus des chemins de fer, je suis certain que chacun s'en réjouira et surtout les expéditeurs. Mais ce à quoi je songe, c'est qu'à compter de cette année, il y aura environ 91 millions de dollars qui seront versés aux chemins de fer, en subventions, conformément à la Loi sur le transport des marchandises dans les provinces maritimes, 20 millions conformément à la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, en plus de 7 millions pour un pont et des prévisions supplémentaires de 50 millions de dollars. Comme je l'ai dit antérieurement, je pense que nous voulons nous assurer—le Comité, le pays et le Parlement—que ces crédits ne seront pas versés afin de permettre aux chemins de fer de faire baisser les taux plus bas que le niveau économique. Il y a ici des diminutions importantes. Je sais que les expéditeurs s'en réjouiront. Je pense que nous voulons être certains que les chemins de fer obtiennent le plus de revenus possibles de leurs taux de transport.

M. GORDON: Tout d'abord, au sujet des subventions dont vous parlez, chaque dollar va aux expéditeurs et non aux compagnies de chemin de fer. L'expéditeur profite de la réduction des taux. Les subsides sont versés dans le but de garder plus bas les taux de transport des marchandises. En outre, j'ai ici une déclaration émanant du ministère approprié et où il est dit de façon tout à fait catégorique que les taux de stimulation, en général, pour l'expédition des marchandises en wagons couverts, sont composés de deux éléments: ils font pleine concurrence aux camions lorsqu'il s'agit de pesanteurs de vingt à quarante mille livres et ensuite ils favorisent le chargement au-delà de 40,000 livres, jusqu'à 120,000 livres, ce qui constitue un partage dans les économies à réaliser entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Ces taux, dans tous les cas, fournissent un revenu attrayant en plus de compenser nos déboursés; ils sont suffisamment bas pour exercer une concurrence efficace aux frais de camionnage, sans oublier le désavantage de l'expédition en wagons couverts. Nous savons qu'il y a de réels désavantages comprenant un service inférieur, plus de risque de dommages et que l'expéditeur doit faire lui-même le chargement et le déchargement. Nous admettons que

nous fixons nos taux de stimulation de façon à pouvoir faire face à la concurrence du camionnage, tout en retirant des profits.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je ne crois pas que les taux de stimulation comprennent la cueillette et la livraison à domicile.

M. GORDON: Je n'en suis pas certain, mais je ne le pense pas. Et même dans ce cas, cela ne changerait rien à ma déclaration.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Pour quelqu'un qui voudrait faire une mise au point, ce serait fort important.

M. GORDON: Que la cueillette et la livraison à domicile soient comprises ou non, il y a un profit attrayant qui dépasse nos déboursés immédiats.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'ai l'impression que lorsque les chemins de fer peuvent obtenir des marchandises à transporter à un taux approprié, ils ont droit de le faire.

M. GORDON: En faisant la déclaration que j'ai faite, j'ai voulu dire que nous ne fixons pas les taux à un niveau plus bas qu'il ne faut pour faire face à la concurrence.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'ai remarqué un article de M. Norton Anderson, dans le *Financial Post* (il n'y a pas de date, mais je pense qu'il a paru dans le dernier numéro.) On y disait qu'après la parution de votre annonce dans les journaux de Toronto, il était question à ce moment de 30,000 livres de marchandises dans ces termes:

> Par exemple, pour la cendre de soude en tonneaux de fer expédiée de Sarnia à Québec (P.Q.) voici la comparaison que l'on établit: pour des charges de 30,000 livres, le taux de chemin de fer, à ce moment-là, était de 84 c. et celui du camionnage, de $1.43.
>
> Et le taux de chemin de fer baisse de 51 c. par 100 liv. lorsque l'expéditeur en emballe 120,000 liv. dans un wagon couvert.

Évidemment, la réduction était basée sur des chargements plus considérables et je ne m'oppose pas à cela, à condition que les chemins de fer reçoivent une compensation appropriée et qu'ils retirent tout autant de revenus du transport des marchandises, tout en faisant autant d'affaires qu'il est nécessaire. Comme je l'ai dit, je pose la question uniquement parce que les chemins de fer reçoivent des subventions, cependant que les camioneurs n'en ont pas ni les employés tout particulièrement. J'ai reçu nombre de lettres de la part d'employés et de plusieurs membres du syndicat des camionneurs et de divers syndicats locaux de camionneurs. Dans certains cas, on prétendait qu'il y avait concurrence injuste, on veut avoir la certitude que l'argent qui est versé en subventions aux chemins de fer n'est pas utilisé pour faire des réductions de ce genre, ce qui n'aiderait pas les chemins de fer non plus.

M. GORDON: Chaque jour, nous devons lutter pour obtenir tout le trafic que nous pouvons. Nous fixons des taux n'importe quant et nous tendons toujours à ce qu'ils ne soient pas plus bas qu'il ne faut pour faire face à la concurrence, car nous voulons faire autant d'argent que possible. Nous ne courons pas toujours des risques. Nous parlons de taux de concurrence efficaces.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ce qui m'étonne c'est que personne, sauf vous-même peut-être, ne semble être en mesure de faire une mise au point. Le Parlement, le Comité, nous-mêmes ne pouvons savoir ce qui doit être considéré comme étant un taux compensatoire.

M. GORDON: La Commission des transports le sait.

M. BROWNE (*Vancouver-Kinsway*): Je ne possède nulle preuve et ne veut pas en rechercher, mais au cours des témoignages qui ont été rendus devant diverses Commission royales d'enquête, il a été démontré qu'il y avait eu fort

peu de circonstances où la Commission eût été priée de donner des renseignements tendant à établir si un taux était ou n'était pas compensatoire. On dit, une fois, qu'il y avait eu trois ou quatre demandes de renseignements, non pas un examen détaillé, mais bien des demandes, et cela parmi 30,000 taux qui avaient été établis. A mon avis, à cause des subventions versées aux chemins de fer, il y a lieu d'approfondir l'étude qui est faite et de mieux vérifier afin de s'assurer que ces taux sont bien compensatoires pour les chemins de fer.

M. GORDON: En même temps, accepteriez-vous ou du moins seriez-vous en faveur d'une méthode qui permettrait d'établir si les taux de camionnage sont vraiment compensatoires?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'ai indiqué qu'une entreprise de camionage est d'ordinaire de peu d'envergure, et même si elle est considérable elle n'a pas à faire supporter par le contribuable une perte de 67 millions de dollars par année. Si elle n'établit pas de taux compensatoires, elle fera bientôt banqueroute. Les chemins de fer se trouvent dans une situation tout à fait différente et nullement comparable. Puisque ce sont eux qui paient le déficit des chemins de fer, les contribuables sont les premiers intéressés et ils veulent s'assurer que ce n'est pas perdu.

M. GORDON: Est-il préférable que nous fassions le transport des marchandises avec une marge de profit plutôt que de ne faire aucun transport? Je vous ai affirmé que les taux que nous fixons, y compris les taux de stimulation, ne sont pas plus bas qu'il ne le faut pour faire face à la concurrence et qu'ils sont compensatoires. Que pourrais-je vous dire de plus?

Le PRÉSIDENT: Sur un rappel au règlement, monsieur Browne, M. Gordon a répété cette déclaration au moins une douzaine de fois depuis hier matin, à propos des taux compensatoire. J'espère que nous pouvons le croire comme il a ajouté foi à vos propres déclarations.

M. BROWN (*Vancouver-Kingsway*): Si j'ai accepté ces déclarations comme il a accepté les miennes, j'aurais pu ne pas les accepter du tout.

Le PRÉSIDENT: J'espère que vous ne répandrez pas par tout le pays l'impression que nous encourageons les chemins de fer à augmenter leurs taux de transport des marchandises, car bien des gens sont d'avis que ces taux sont déjà trop élevés.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il n'a pas à payer les taxes pour le déficit des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Vous ne payez pas le déficit de cette façon, si vous en croyez les paroles du président, paroles qu'il a souvent répétées, soit que les taux sont compensatoires. Et s'ils sont compensatoires, plus il transportera de marchandises, mieux ce sera, que ce soit par camion ou autrement; quelque faible que soit la compensation, elle augmente les profits généraux et réduit le déficit d'autant. Si nous en croyons le président lorsqu'il dit que les taux sont compensatoires, alors le fait qu'il améliore sa situation au moyen de la concurrence ne contribue pas à augmenter la somme de 67 millions de dollars.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je ne veux pas me disputer avec le président, et je ne crois pas que l'on doive exiger que nous le fassions. Je soumets la question au témoin en présence du Comité et je ne veux pas entreprendre une polémique avec le président.

Le PRÉSIDENT: Moi non plus, mais si un témoin vous donne sa parole une douzaine de fois, il est inutile de poursuivre le débat davantage. Si le témoin répète douze fois que les taux sont compensatoires, n'allez-vous pas le croire?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingway*): Je veux dire au témoin, si vous me le permettez, monsieur le président, que je ne le contredis pas quand il dit qu'à son avis ces taux sont compensatoires. C'est là une chose que je peux accepter,

évidemment. Le défi que je lui pose et ce que je lui demande porte sur la question de savoir si les règlements servant à déterminer si les taux sont ou ne sont pas compensatoires sont complets, ce que je ne pense pas. Nul n'est infaillible. Il se peut que les connaissances de M. Gordon ne soient pas complètes, ni celles de ses hauts fonctionnaires.

Le PRÉSIDENT: Celles de ses comptables et de son personnel ne sont pas complètes?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'ignore quels éléments l'on prend en considération pour déterminer en quoi consistent les taux compensatoires. Par conséquent, nul n'est en mesure de le savoir. Et je prétends que la Commission des transports, bien qu'elle ait le pouvoir d'enquêter à ce propos a très rarement fait, si elle l'a déjà fait, une enquête propre à expliquer cette affaire. Je prétends qu'il y a une partie des règlements qu'il y a lieu de préciser, de façon que nous puissions savoir si les chemins de fer exigent un taux compensatoire.

M. CHEVRIER: Il y a longtemps que nous discutons. Je voudrais être le dernier à me mêler des affaires de M. Browne ou de qui que ce soit. Il n'y a qu'une chose dans ce qu'a dit M. Gordon. La Loi sur la Commission des transports mentionne clairement que le taux doit être compensatoire, et s'il ne l'est pas, il appartient à la personne qui a une plainte à formuler de le faire auprès de la Commission. A mon avis, c'est à la suite de plaintes de ce genre que les causes au sujet des taux se sont multipliées conformément à la loi concernant les taux de transport des marchandises. Conséquemment, lorsque l'on dit qu'il faut s'en rapporter à la déclaration de M. Gordon, peut-être a-t-on raison, mais je pense que c'est aussi la Commission des transports qui détermine si le taux est compensatoire.

Je ne sais donc pas trop ce que l'on pourra gagner en discutant. Il ne peut y avoir que deux points de vue. Il me semble qu'une bonne manière de déterminer les deux points de vue serait de demander à la Commission de produire un jugement rendu dans un cas particulier et où il a été décidé si un taux était compensatoire ou s'il ne l'était pas. Je pense que c'est ainsi qu'il faut procéder.

Le PRÉSIDENT: C'est aussi ce que je pense.

M. FORBES: Il y a eu un point fort important dans la présente discussion. Il a été démontré aux gens de l'ouest du Canada que le transport maritime n'exerçait pas de concurrence pour eux.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a que les cas extraordinaires, monsieur Forbes.

Notre Comité compte un nouveau membre, M. Cathers, que nous sommes heureux d'accueillir.

M. FISHER: Nous sommes heureux qu'il fasse partie de notre Comité.

M. CATHERS: Il y a quelques années, j'ai vu aux États-Unis des chiffres tendant à établir que la concurrence envers les chemins de fer se fait sur une distance d'environ 72 milles. Avons-nous au Canada des chiffres correspondants?

M. BROOME: Tout dépend de la sorte de denrée.

M. GORDON: Nous avons des idées quant à la région ou se fait la concurrence du camionnage, mais cela fait partie des cas de concurrence, partie de notre décision de diminuer les taux de stimulation. Je pense que ceux qui parlent de distance,—vous souvenez-vous, monsieur Macdougall, s'il a été question de ce genre de publicité? N'avons-nous pas fait certaines études?

M. MACDOUGALL: Dans le domaine du transport, nous avons fait des études démontrant que les camions exerçaient une forte concurrence, et l'idée générale de nos études, comme de celles du Pacifique-Canadien, c'est que la con-

currence des camions se fait aujourd'hui sur une longue distance. Il est certain qu'il n'est plus question de 100 ou de 200 milles. La concurrence se fait sur des distances de 1,000 et de 2,000 milles, etc.

M. GORDON: C'est un élément du service.

M. MACDOUGALL: Il y a l'élément de service et aussi le fait qu'ils peuvent réduire leurs frais en éliminant la concurrence. Telle était la situation il y a quelques années.

M. CATHERS: J'ai une autre question à poser. Est-ce vrai que les chemins de fer sont obligés de transporter toutes les denrées offertes, alors que les camions peuvent en refuser?

M. GORDON: Le chemin de fer est un voiturier public et, à mon sens, il ne peut pas refuser de transporter des marchandises, sauf dans certains cas, quand il s'agit, par exemple, d'explosifs ou autres articles dangereux, à condition que ce soit au taux fixé par lui. Il n'y a d'exception que pour des denrées dangereuses, c'est tout.

M. FISHER: Je me demandais à quel moment M. Gordon mettrait sa coiffure de camionneur pour nous parler en cette qualité.

M. GORDON: Dès que vous voudrez poser des questions.

M. FRASER: Je veux me senseigner au sujet de la méthode moderne de vente.

M. GORDON: Quand nous en viendrons à étudier la question du camionnage, j'espère que je pourrais parler en qualité de camionneur et avec l'aide de M. Browne, peut-être.

M. FISHER: J'ai une question à ce propos. On semble insister beaucoup sur le transport des marchandises. D'après le nouveau concept de vente, quelles mesures prenez-vous lorsqu'il s'agit du trafic-voyageur dans votre exploitation?

M. GORDON: Nous en prenons beaucoup. Nous avons fait bien des innovations concernant les voyageurs, mais je pourrais peut-être exposer de nouveau notre ligne de conduite comme nous l'avons fait devant la Commission royale d'enquête sur le transport, et voici: Pour adopter une ligne de conduite agressive, dans le but de propager l'idée des voyages dans des régions où il est manifeste que les gens ont le désir de voyager ou encore où il est possible de faire naître le désir des voyages, voici l'attitude que prend la compagnie:

Pour faire preuve d'initiative, d'imagination et de sens pratique lorsqu'il s'agit de convaincre les gens de voyager, nous nous servons des techniques modernes de recherches, des techniques commerciales.

Il faut établir les frais de voyage à un niveau qui soit propre à nous assurer les meilleures recettes pour le service en exploitation.

Mettre en circulation des trains de voyageurs et fournir tous les services auxiliaires avec efficacité, courtoisie, rapidité et sécurité. Disposer d'un personnel bien formé et encourager parmi les employés l'esprit de corps nécessaire pour atteindre ce but.

Améliorer le vieux matériel et les anciennes méthodes, pratiques et installations ou en mettre au point de nouvelles dans le but d'assurer un transport plus efficace et plus attrayant. Retirer de la circulation ou changer les trains qui ne nous remboursent pas des frais divers d'exploitation qu'ils nous causent et qui, d'après nous, ne sauraient le faire dans un avenir rapproché. Dans les régions où il y a un autre mode de transport et si l'intérêt public le justifie, continuer les trains de voyageurs qui ne nous remboursent pas nos frais, quitte à obtenir le remboursement des pertes subies du trésor public. Nous faisons aussi maintes innovations en ce qui a trait aux prix des billets, même des prix de stimulation ainsi qu'aux voyages en groupe, aux cartes de crédit, au programme dit «Voyagez maintenant et vous paierez ensuite» et à

la simplification des billets, des méthodes de vente des billets et des taux. En outre, comme je l'ai fait remarquer tout à l'heure, nous intensifions la formation de notre personnel préposé à l'organisation des voyages. De façon générale, notre ligne de conduite consiste à nous occuper des endroits où il y a une chance d'obtenir une réaction de la part du public voyageur quand nous lui offrons des voyages moins coûteux et plus attrayants.

M. FISHER: Pensez-vous que le fait de transporter plus rapidement les voyageurs puisse être profitable? J'ai appris,—probablement pas de source fiable,—qu'en plusieurs endroits du pays votre service de transport des marchandises était plus rapide que celui que vous offrez aux voyageurs.

M. GORDON: Il se peut que ce soit vrai à certains endroits. Nous donnons aux voyageurs un service de deux heures entre Montréal et Ottawa. C'est le plus rapide que nous ayons eu jusqu'ici. Il se peut que certains services de transport des marchandises,—les plus rapides,— arrivent à égaler celui des passagers.

M. GRAYSTON: Du moins les trains secondaires de voyageurs.

M. GORDON: De façon générale, il n'en reste pas moins que les trains de voyageurs ont encore la préférence. Voilà pourquoi ils sont plus rapides.

M. FISHER: Dans le cas d'un service de voyageurs où vous vendez des billets comprenant tout, s'il arrive que les trains ne fassent pas la correspondance, vous avez des ennuis? Voici un exemple: le train n° 3 venant de Prince-Albert ne correspond pas à Saskatoon et le train n° 4 venant de Prince-Albert ne correspond pas à Winnipeg. J'avais l'impression que vous vendiez des billets comprenant tout.

M. GORDON: Je ne crois pas que vous puissiez dire qu'il n'y a pas de correspondance. Il se peut qu'elle ne se fasse pas immédiatement, mais si nous vendons des billets, il faut qu'il y ait une correspondance.

M. FISHER: Parmi les changements que vous avez apportés, vous avez réduit les service de voyageurs, spécialement dans l'Ouest ainsi que pour les communications transcontinentales, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, nous avons fait des réductions.

M. FISHER: Passons. Quel effet ont eu ces restrictions sur le trafic-voyageur en tant que volume que vous êtes en mesure d'obtenir?

M. GORDON: Normalement, quand nous avons fait des réductions, c'est parce que nous n'obtenions pas le volume propre à couvrir une partie raisonnable des frais. Nous n'avons procédé à des restrictions dans le trafic-voyageur qu'après nous être bien assuré, et parfois à la demande de la Commission des transports, que la diminution du nombre des voyageurs constituait une raison suffisante.

M. FISHER: Quel a été l'effet de cette façon d'agir sur la vente des billets? Vous prétendez avoir amélioré vos procédés de vente, mais il n'en est pas moins vrai que vous avez moins à offrir.

M. GORDON: D'accord. Nous avons supprimé certains services, mais dans le cas des services qui fonctionnent encore, nous avons activé nos procédés de vente.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): En parlant de vos procédés de vente, utilisez-vous certains moyens de stimulation. Offrez-vous une commission?

M. GORDON: Non.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Demandez-vous à vos agents de faire de la sollicitation, en dehors des heures régulières de travail?

M. GORDON: Nous ne l'exigeons pas, bien que nous aimerions qu'ils le fassent. Quoi qu'il en soit, nous ne l'exigeons pas.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Avez-vous un programme quelconque tendant à améliorer et à moderniser vos installations dans les villes de moindre importance. Je sais ce qui se fait dans les grandes villes où l'on rend les gares plus attrayantes, ce qui contribue à faciliter la vente des billets.

M. GORDON: Oui, nous avons fait bien des choses dans ce sens. Dans certains cas, nous n'avons rien fait, parce qu'il ne pouvait être question d'améliorations de grande envergure. La gare d'Ottawa en est un exemple. On est sur le point de la démolir, de la déménager, du moins. Nous n'y avons donc pas fait grand-chose depuis quelques années. C'eut été du gaspillage.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Comme vous le savez, il n'y a pas de grande ville dans mon comté, mais ce à qu'oi je songe c'est l'état de l'emprise dans les villages, par comparaison aux villes L'une de celles-ci serait prête à coopérer avec la compagnie de chemin de fer pour l'aménagement de terrains de stationnement ou pour améliorer l'apparence à certains endroits. Auriez-vous déjà fait quelque chose dans ce sens?

M. GORDON: Oui. Je ne saurais dire qu'il se soit agi d'un programme d'envergure, mais dans une certaine mesure nous avons fait des dépenses pour rendre certains endroits plus attrayants et obtenir de bons résultats. Avec les années, l'apparence de nos petites gares s'est grandement améliorée.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je ne saurais en dire autant des nôtres. Je sais aussi, d'après ma propre expérience à titre de conseiller municipal, en ce qui concerne le N.A.R., que lorsque nous avons demandé à cette compagnie de nous louer ou de nous prêter ou encore de nos permettre d'utiliser une partie de son terrain pour le stationnement, elle a refusé. Elle n'aurait eu nul déboursé à faire, mais on nous a refusé cette permission. Nous avons dit que nous paierions tous les frais, mais la N.A.R. et le directeur général de la N.A.R. ont refusé carrément.

M. GORDON: Ont-ils donné une bonne raison?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Non.

M. GORDON: Je vais m'en ocuper.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Il y a quelques années que je ne suis plus conseiller municipal.

M. GORDON: Je demanderai quand même pour quelle raison l'on a agi de cette façon. Voulez-vous me rédiger un mémoire à ce propos?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Oui.

M. GORDON: Je vais m'en occuper avec plaisir et vous tiendrai au courant.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): En ce qui concerne nos villages, l'on se préoccupe au sujet des gares. Même dans le cas des villages où l'on fait des affaires avec les chemins de fer, on s'intéresse à l'état des gares et des terrains qui les entourent. Ce n'est peut-être pas tellement de la détérioration dont on se préoccupe car, dans ces petites villes, on améliore graduellement les égouts et les aqueducs, les pavages, etc. Nous estimons que le National-Canadien devrait être en mesure de suivre le progrès de ces petites villes.

M. GORDON: Pense-t-on la même chose du Pacifique-Canadien?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Le Pacifique-Canadien ne passe pas dans mon comté.

M. GORDON: Vous en avez de la chance.

M. PASCOE: J'attendais d'en arriver à la page 9 pour demander un aperçu de ce que font les chemins de fer pour améliorer le trafic-voyageur. Je crois qu'il y a lieu de le faire et je suis content que M. Gordon ait abordé cette question. J'ai ici une découpure de journal où l'on voit que le directeur du service des voyageurs, M. Pierre Delagrave, dit que le National-Canadien est

bien déterminé à continuer cette exploitation. Je me suis demandé ce que l'on faisait pour en arriver à répandre l'idée des voyages.

M. GORDON: Depuis dix-huit mois, nous avons mis en œuvre l'un des programme d'annonces les plus poussés dans le domaine des voyages et de l'analyse du marché. C'est le programme le plus étendu qu'ait encore entrepris une compagnie de chemin de fer, sur notre continent. J'ai ici quelques exemples de réclame.

M. PASCOE: J'ai entendu, ce matin, une réclame chantée se rapportant au National-Canadien.

M. GORDON: Peut-être pourrions-nous examiner quelques-unes des réclames. Nous en avons tellement parlé. Vous dites avoir entendu une réclame chantée. C'est un genre. Tout le monde n'est pas d'accord au sujet des réclames chantées, mais c'est une façon populaire de stimuler la vente. Nous avons des programmes à la télévision et nous avons entrepris une série d'annonces fort poussées qui passent actuellement et tendent à montrer les avantages des voyages en chemin de fer, tant au point de vue du confort qu'à celui de la tranquilité d'esprit.

C'est là un slogan qui a été bien accueilli. Il a eu d'excellents résultats pour stimuler les voyages en groupes que nous proposons et où l'on vend à quelqu'un un billet sur lequel on accorde un rabais, à condition que la personne en question voyage en compagnie d'une autre. Le rabais est encore meilleur s'il y a trois ou quatre compagnons et même davantage. Je peux affirmer que nous accordons à ce programme beaucoup d'attention, mais en l'appliquant, nous perdons des voyageurs. Le nombre en diminue, en dépit de tous nos efforts. J'espère tout de même qu'en dernière instance les voyageurs que nous réussirons à attirer de nouveau vers le chemin de fer seront du genre de ceux que nous pourrons garder, ce qui sera de nature à améliorer le revenu net du service des voyageurs.

M. PASCOE: M. Gordon pourrait-il répondre à ma première question concernant la suppression des chefs de gare dans les petites villes? Cette façon d'agir a-t-elle un effet quelconque sur la vente des billets et, partant, a-t-elle tendance à faire diminuer le nombre des gens qui voyagent par le train, dans ces petites villes?

M. GORDON: Nous n'avons pas subi beaucoup de perte de cette façon, puisque, en principe, là où les chefs de gare ont été supprimés, il n'y avait pas beaucoup d'affaires. Dans les cas dont vous parlez, il n'est pas difficile d'attirer les gens vers les trains, car ils peuvent acheter leur billet dans le train même. Il y a eu bien peu de cas où nous ayons éprouvé quelques désavantages.

M. BROOME: J'ai fait quelques comparaisons qui semblent favoriser le National-Canadien au détriment du Pacifique-Canadien, que ce soit ou non à cause du programme de stimulation du trafic-voyageur. J'ai découvert que le Pacifique-Canadien a enregistré une diminution radicale de ses revenus provenant du trafic-voyageur, alors que le National-Canadien a réussi à maintenir sa position assez bien dans ce secteur.

M. GORDON: C'est exact et je pense qu'il faut y voir le résultat de l'effort que nous avons fait en ce qui concerne le trafic-voyageur, effort qui a été plus intense que celui de notre concurrent.

M. BROOME: Ils ont eu une diminution de 10 p. 100, alors que la vôtre n'a été que de 2 ou 3 p. 100.

M. GORDON: Je ne suis pas personnellement convaincu que nous ayons tout à fait exploré le domaine. Je pense que sous la direction de M. Delagrave, nous gardons tout le personnel en état d'alerte quant à la stimulation de la vente. Je pense qu'il y a eu un regain de vie, car M. Delagrave a fait preuve d'imagination et d'idées nouvelles. Et ce qu'il a fait m'a plu énormément.

M. HORNER (*Acadia*): Ma question se rapporte au dernier alinéa, sous la rubrique «Nouveau concept de vente» où vous dites:

> Le personnel a été regroupé en équipes spécialisées ayant pour fonction d'étudier les techniques d'établissement des tarifs et des taux.

Faut-il en déduire qu'il doit y avoir un spécialiste pour chacun des taux en question ou un groupe de spécialistes pour établir les taux?

M. GORDON: Cela veut dire que chaque région sera en mesure de fournir un service avec des spécialistes qui puissent s'occuper rapidement de la fixation des taux. J'ignore si vous avez eu le privilège de lire le discous que j'ai prononcé à ce propos, le 16 février, à Toronto et dont le titre était: «Total des frais de distribution» et où il était question de la façon nouvelle d'aborder ce que nous appelons le «marché» au moyen de notre personnel préposé à la vente, car nous pratiquons maintenant la meilleure manière d'aborder le marché. Cela veut dire que nous étudions la technique du taux que nous projetons à partir du point où le produit est fabriqué pour transporter celui-ci jusque dans l'établissement du client. Nous tâchons de leur faire accepter un service permettant de transporter le produit du point de fabrication jusqu'à l'intérieur de l'établissement de celui à qui il est destiné. Tout cela doit comprendre tous les frais de distribution et nous tenons chaque expéditeur en particulier au courant du taux qui s'applique en réalité, des frais d'emballage, de chargement et de déchargement, de l'entreposage qu'il faut faire et à quel endroit et du niveau des frais qu'exige le volume de l'expédition tout autant que la rapidité, la sécurité du matériel, et la couplesse que présupposent et l'outillage et le service.

En tenant compte de tous ces éléments de frais pour l'expéditeur nous sommes en mesure de faire une analyse de façon à établir pour lui si le transport sur rail est préférable à tout autre moyen. Chacune de ces classifications de denrées pour une région sera faite par un spécialiste qui sait comment établir les taux d'après la méthode précitée.

M. HORNER (*Acadia*): Puis il est indiqué dans cet article que la série de taux est subdivisée en sous-groupes avec des taux pour des catégories choisies de denrées et de services. Il mentionne aussi que le nouvel établissement est organisé de façon à former des sous-groupes pouvant appliquer et négocier des taux rapidement et efficacement. Est-ce à dire qu'il y aura dans toutes les régions de nombreux groupes ou sous-groupes capables, en d'autres termes, de fixer des taux?

M. GORDON: Oui. Et par des sous-groupes ainsi conçus, j'entends que nous serons en mesure de régler toute la question, avec des sous-groupes pour les diverses sortes de denrées et de services.

M. HORNER (*Acadia*): Et, comme vous le dites, ils pourront estimer les frais dans chaque cas?

M. GORDON: Il est un autre élément dans la façon d'aborder la vente. Il faut que nous fassions bien attention au taux à appliquer pour chaque groupe, chaque sous-groupe, ou chaque denrée en particulier. Prenons Saskatoon, par exemple, il faut que nous surveillions quel effet un taux aura sur des denrées semblables en provenance de l'Ontario ou du Québec, c'est-à-dire qu'il faut un spécialiste qui comprenne non seulement la réaction dans l'Ouest du Canada, mais aussi l'effet qu'elle a sur les taux dans l'Est, et vice versa. C'est ainsi que, l'autonomie locale aidant, nous tâchons de régulariser les régions en tenant toujours compte de la coordination par rapport aux taux de transport des marchandises par tout le Canada en général.

M. HORNER (*Acadia*): Je vois.

M. GORDON: C'est une affaire bien compliquée.

M. CATHERS: Monsieur Gordon, vous êtes aussi directeur de la société «Air Canada»?

M. GORDON: Vous me demandez si je suis un administrateur de la Société «Air Canada». Voyons un peu. C'est aujourd'hui vendredi, aujourd'hui; alors je le suis.

M. CATHERS: Mais non demain?

M. GORDON: Je ne saurais dire.

M. CATHERS: Ma question a trait à la réduction du prix du passage pour Vancouver qui a été faite le 1er janvier. Je sais qu'elle ne sera pas bien accueillie.

M. GORDON: Un moment, s'il vous plaît. Avant que vous ne posiez votre question, permettez-moi de dire que je ne suis pas en mesure de discuter du fonctionnement de la Société «Air Canada». Je pense que cette affaire devrait être traitée par M. Gordon MacGregor, le président de la société.

M. CATHERS: Vous faites partie de cette société.

M. GORDON: Je suis administrateur de la Société «Air Canada», mais je ne parle pas au nom de la direction.

Le PRÉSIDENT: A vrai dire, ce n'est pas la Société «Air Canada» qui comparaît devant le Comité. Il n'en est pas question.

M. GORDON: Le président est l'agent exécutif en chef de la société au nom de laquelle il doit parler.

Le PRÉSIDENT: Nous nous occuperons de cette affaire quand M. MacGregor comparaîtra.

M. GORDON: M. MacGregor sera ici lundi.

M. CATHERS: La compagnie de chemin de fer possède des actions de la Société «Air Canada». J'avais cru que, à titre d'administrateur de la société, vous seriez en mesure de répondre à ma question. Je vais m'abstenir de la poser. Voici mon autre question: Accordez-vous votre coopération au Pacifique-Canadien pour éliminer la concurrence inutile? J'illustre ma pensée: Il faut remonter à quatre ou cinq ans, alors qu'il y avait, je me souviens, un train qui quittait Chatham à destination de Toronto, à 6 h. 05 et le Pacifique-Canadien en avait un autre qui partait de l'autre gare à six heures. Cela est tout à fait idiot.

M. GORDON: Non, ce n'est pas idiot. Tout d'abord cela ne se serait pas fait, si cela avait été idiot, croyez-le ou non.

M. CATHERS: Alors pourquoi avez-vous procédé à une mise en commun des trains, entre Toronto et Montréal, il y a plusieurs années?

M. GORDON: Il ne faut pas oublier que si une compagnie a un train qui part à six heures, alors qu'une autre compagnie en a un qui part à 6 h. 05, à destination de Toronto, chaque train fait un trajet différent et dessert des villes et des villages différents sur son parcours. Deux trains peuvent aller au même endroit en partant du même point de départ en disant qu'ils font le même trajet alors que c'est une erreur, puisque chaque compagnie dessert ses propres villes et villages entre les deux points. Dans toutes nos discussions avec le Pacifique-Canadien, nous avons fait tout en notre pouvoir pour éviter tout chevauchement inutile. Au fait, le Pacifique-Canadien a abandonné toute une ligne qui n'était que le double en quelque sorte de l'une des nôtres, dans l'Ouest du Canada. La même chose se répète chaque fois qu'une région peut être desservie par une seule ligne au lieu de deux. Toutefois, dans une région où la concurrence est grande, pour citer les paroles de M. Crump, nous coopérons dans toute la mesure possible, sauf s'il s'agit de partager le contenu d'un wagon de marchandises.

M. HORNER (*Acadia*): Toute la question se range sous la rubrique «Autres réalisations» A la page 13, il y a un article intitulé «Collaboration en vertu de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien».

M. CATHERS: M. Gordon a parlé du nouveau concept de vente. Je veux proposer qu'il mette un frein aux vendeurs agressifs qu'il a dans mon comté de York-Nord et qui amènent des centaines d'écoliers pour visiter Ottawa (à moins que le Château-Laurier n'accepte de les nourrir). C'est une idée qui coûte bien cher aux membres du parlement.

Un MEMBRE: Il n'y a pas un député qui soit mieux désigné que Tiny pour s'en occuper.

M. GORDON: Je m'intéresse beaucoup à tout commentaire concernant notre personnel préposé à la vente. J'aimerais bien que M. Grills soit ici.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous terminer l'article à l'étude?

Assentiment.

Le PRÉSIDENT: A l'article suivant, il est question de la rénovation visuelle.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Où en êtes-vous rendus dans la rénovation visuelle?

M. GORDON: Elle se dessine, mais lentement. Nous ne voulons rien précipiter. Nous avons l'intention d'appliquer la rénovation au fur et à mesure que nous achetons les wagons.

J'ai à mes côtés M. Harris, notre directeur des relations extérieures. Il peut vous parler de la rénovation visuelle et vous mettre au courant.

M. C. A. HARRIS (*Directeur des relations extérieures du National-Canadien*): Je pense que la rénovation a eu d'heureux résultats, même au-delà de ce que nous en attendions. Je pense que ce programme constitue la meilleure réclame que la société ait faite depuis longtemps. Les gens n'aiment pas tous notre nouveau symbole. Ils l'ont désigné de diverses façons. Nous ne nous attendions pas à une approbation immédiate et générale.

Quoi qu'il en soit, la réaction a été bonne et sous bien des rapports. Tout d'abord, dans les milieux où l'on s'occupe de dessins, la réaction a été presque unanimement favorable. Notre symbole a été choisi à titre de pièce à présenter aux expositions de Montréal et de Toronto. Plusieurs expéditeurs nous ont signifié qu'ils aimaient voir, à la porte de leurs établissements, des wagons couverts portant notre symbole. A la société *Northern Plywood* on a décidé de faire photographier de nouveau l'usine, à condition que nous puissions leur envoyer de nouveaux wagons.

Il y a eu ensuite la réaction de nos propres employés. De plus en plus, des représentants de nos services sont venus nous demander d'instituer la rénovation dans leur activité. Je sais que nous devons y aller tranquillement, mais quelques groupes de nos employés ont décidé de leur propre chef de faire peindre le symbole sur les draisines. L'effet est fort intéressant.

Je ne crois pas qu'il faille en dire davantage, à moins que quelqu'un ait des questions à poser.

M. FISHER: Avant d'adopter cette idée de rénovation, avez-vous étudié les résultats obtenus par les compagnies ferroviaire des États-Unis?

M. HARRIS: Il y a bien peu de compagnies américaines qui aient fait la même expérience. La compagnie *New-Haven* a commencé un programme dans ce sens, mais elle l'a abandonné au bout d'une année environ. Le magasine *Trains* publié aux États-Unis, dans son dernier numéro, renferme un article de 4 pages sur le programme de rénovation du National-Canadien. L'article se termine en disant que les sociétés ferroviaires des États-Unis seraient bien inspirées de décerner les plus sincères éloges au National-Canadien.

M. FISHER: Quel effet aura ce programme sur les frais de nettoyage?

M. HARRIS: Dans toute l'exécution de ce programme, une attention particulière est accordée au frais. Pour le choix des couleurs nous tenons compte de l'élément de durée. C'est dans cet esprit que nous avons fait l'essai de diverses couleurs sur nos wagons de voyageurs.

M. FISHER: Peut-être s'agit-il d'une simple rumeur, mais j'ai entendu dire que vous aviez l'intention d'adopter des couleurs vives pour vos trains de voyageurs et leur locomotives?

M. HARRIS: Oui. Nous avons adopté de nouvelles couleurs pour les locomotives des trains de voyageurs, les éléments A et B ainsi que les locomotives de manœuvre. Des spécimens des éléments A et B peints en ces couleurs ont traversé le pays. J'ignore si vous en avez vu. Il y en a un qui est reproduit sur le couvert de notre horaire. Le modèle est fait de rayures diagonales en blanc et noir, avec de l'orange et du rouge. Au point de vue de la poussière, c'est un moyen qu'a pris le dessinateur pour qu'elle ne paraisse pas trop sur les couleurs contrastantes.

M. FISHER: Je voudrais surtout avoir la certitude que ce programme ne fera pas augmenter les frais d'entretien.

M. HARRIS: Non.

M. GORDON: Vous vous inquiétez du surplus d'entretien?

M. FISHER: Des frais additionnels d'entretien.

M. GORDON: Aucun élément de ce programme ne nécessitera en soi un surcroît d'entretien, qu'il s'agisse de lavages ou de mises au point. C'est plutôt le contraire, car le modèle en cause résistera mieux à l'usure. C'est d'ailleurs dans ce dessin que nous avons fait l'essai de divers genres de peinture. Remarquez—M. Harris en a parlé tantôt—que nous avons procédé à de nombreuses expériences à cet égard. Vous en aurez peut-être des échos de la part de témoins oculaires. A mon avis, le wagon de tourisme ne donne pas satisfaction. Nous avons tenté deux expériences au sujet de ce wagon afin de voir comment il résisterait aux effets des conditions météorologiques après un trajet d'un littoral à l'autre. Les gens se sont sans doute formé des opinions à ce sujet. Toutefois, il ne s'agit que d'un wagon d'essai. Cependant, nous avons pris une décision quant à la couleur du wagon couvert et quant à la locomotive.

M. FISHER: Dois-je prêter foi à la rumeur selon laquelle le jaune serait utilisé pour les wagons couverts?

M. GORDON: Oui. La décision remonte à quelque temps déjà. Voilà un autre moyen que nous utilisons pour établir un lien entre le wagon et le papier-journal. Quand on voit un wagon dont la porte est peinte en jaune, on sait qu'il transporte du papier-journal et qu'il jouit d'une priorité, car notre plus gros trafic, du point de vue tant du volume que du revenu, nous provient de l'industrie du papier-journal. Les risques d'avarie pour le papier-journal et l'endroit où ces dommages se produisent nous causent passablement de soucis. Dans bon nombre de cas, nous empruntons les lignes américaines; les dommages causés au papier-journal sont coûteux. Nous avons beaucoup de peine à éviter que ces dommages se produisent sur nos lignes. La porte jaune indique tout simplement que le wagon renferme du papier-journal et qu'il faut y prendre garde.

M. FISHER: Tous les wagons qui transportent du papier-journal sont-ils munis d'une porte jaune à l'heure actuelle?

M. GORDON: Évidemment, il nous faut tenir compte de l'itinéraire. Nous ne saurions marquer tous ces wagons de cette façon, car ils vont et viennent. Je ne sais pas combien nous en avons à l'heure actuelle. M. Grayston pourrait peut-être nous renseigner à ce propos.

M. GRAYSTON: Nous en avons 1,200 environ. Évidemment, nous ne pouvons donner suite à cette ligne de conduite que dans une certaine mesure, autrement la question des frais supplémentaires se poserait du fait que les wagons reviendraient à vide, et ainsi de suite.

M. FISHER: Vous vous souviendrez que nous avons discuté à maintes reprises au Comité la question du facteur de sécurité qui se poserait du fait que différentes couleurs seraient utilisées pour les wagons couverts. Avez-vous songé à cet aspect lors des expériences que vous avez faites en vue d'établir un nouveau modèle de wagon couvert?

M. GORDON: Oui.

M. HARRIS: La sécurité ne constitue pas le but principal de notre programme de remaniement des modèles. Toutefois, dans la création de camions, de locomotives et de wagons couverts, nous tenons compte du facteur de sécurité. Nous croyons avoir réussi à cet égard dans le cas des véhicules à moteur. Bien entendu, ces véhicules portent l'inscription «C.N.» en gros caractère, mais, en outre, ils sont munis, pour la nuit, d'un dispositif de sécurité à l'arrière.

Il sera certainement plus facile d'apercevoir la locomotive dont M. Grayston fait voir à l'instant le modèle. Là encore, aucune certitude que les gens n'iront pas quand même se heurter contre le train; il arrive qu'on frappe la rame au vingt-troisième wagon. Quand notre locomotive d'essai a été exposée à Edmonton, les gens qui s'occupent de sécurité, sur le plan tant municipal que provincial, ont manifesté beaucoup d'intérêt à son égard. Ils sont venus la voir, puis ont formulé à son sujet des observations élogieuses.

M. FISHER: L'ancien député de Peterborough s'est intéressé grandement à ce facteur particulier de sécurité. Or, je me demande si l'on a tenu compte de certaines des propositions d'ordre général qu'il a formulées?

M. GORDON: Il voulait surtout que la surface des côtés des wagons couverts soit réfléchissante. A ce propos—vous vous en souvenez peut-être—nous lui avions dit, bien amicalement, que nous ne partagions pas son avis. Néanmoins, son raisonnement l'emporta puisque maintenant la Commission des transports nous enjoint d'agir ainsi à l'égard de tous les nouveaux wagons. Cette consigne vise toutes les compagnies ferroviaires du Canada. Tous les wagons qui passent maintenant pas nos ateliers afin d'être remis au point, puis repeinturés, sont ainsi aménagés. D'où il suit que d'ici un certain nombre d'années tous nos wagons auront des surfaces latérales réfléchissantes. Je me suis élevé contre ce principe parce que, à mon avis, les surfaces réfléchissantes présentent un danger au lieu de constituer un élément de sécurité. N'oublions pas qu'un grand nombre de wagons couverts des États-Unis empruntent nos lignes. Alors, dans le cas d'un train commun—cela se produit très souvent—dont la rame se compose de wagons qui appartiennent à 20, 30 ou 40 compagnies ferroviaires différentes et qui n'ont pas tous un enduit réfléchissant, il peut arriver qu'un ensemble de wagons soient munis d'appareils à surface réfléchissante tandis que les six ou dix wagons suivants ne le soient pas. Dans ces circonstances, par temps pluvieux, la nuit, un automobiliste peut avoir l'impression que le train a fini de passer. Cet aspect m'a toujours inquiété. Quoi qu'il en soit, nous suivons la consigne.

M. HARRIS: Il y a quelque temps, M. Horner a soulevé une question qui a trait aux gares. Nous nous rendons tous compte qu'un grand nombre de nos gares laissent à désirer du point de vue apparence. Comme il existe environ 5,000 gares d'un bout à l'autre du Canada, il en coûterait énormément cher de les repeindre toutes du jour au lendemain. Le coût de la peinture, à lui seul, serait exhorbitant. Chaque année, certaines gares de notre région sont désignées pour être repeintes. De fait, nous en avons une liste de soixante-huit pour l'Ouest.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'aimerais que vous songiez à l'état des voies dans ces villes, en vous plaçant du point de vue communautaire.

M. GORDON: Je devrais préparer un mémoire sur cette question, car notre programme touchant les biens-fonds a pris beaucoup d'ampleur ces dernières années. Je pense que nous avons accordé beaucoup trop d'attention aux exigences du chemin de fer; puis, les fonctionnaires qui s'occupent de l'exploitation de notre réseau ont tendance à ne plus vouloir se départir des droits de propriété qu'ils possèdent. Cela fait l'objet d'une dispute entre nos services. J'ai tenté de la régler en insistant pour que tous les biens-fonds non utilisés soient soumis à une étude détaillée de sorte que nous puissions en tirer le meilleur parti possible. Je pense à la situation qui règne à Campbellton, Moncton, Toronto, Montréal, et le reste. A Edmonton, ils sont utilisés. Beaucoup de choses seront accomplies d'ici quelques années.

M. CREAGHAN: J'ai une seule question à poser au sujet du dessin ou symbole. Les wagons repeints ou les wagons neufs portent-ils encore la feuille d'érable?

M. GORDON: Non.

M. CREAGHAN: Je vois que M. Fleming a déclaré dans son article qu'on ne pouvait la remarquer lorsque le train file à 70 milles à l'heure; je pensais avoir vu des wagons neufs dans les triages de Montréal qui portaient le nouveau symbole ainsi que la feuille d'érable. Ai-je raison?

M. GORDON: Non.

M. PASCOE: J'ai toujours appelé le réseau «C.N.R.» alors que maintenant on le désigne tout simplement «C.N.».

M. GORDON: Oui. Savez-vous pourquoi? Le signe «C.N.» est bilingue, tandis que «C.N.R.» ne l'est pas.

M. FISHER: Pouvez-vous en dire autant des vice-présidents?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs, au sujet du poste intéressant les ateliers et le matériel? Je pense que nous en avons traité longuement. Auriez-vous d'autres observations à formuler à cet égard?

M. FISHER: Monsieur Gordon, j'ai fait inscrire à l'ordre du jour une question qui a trait à la localité de Wabamum, située sur la ligne principale à l'ouest d'Edmonton, et qui porte sur le ballastage. Vu que la plainte qu'on m'a remise ne porte aucune mention «personnelle» ou «confidentielle», je vous dirai qu'elle est signée par les directeurs et les membres de la *Brotherhood of Railroad Trainmen*, succursale n° 861, de la *Brotherhood of Locomotive Engineers*, succursale n° 796, de la *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*, succursale n° 810. Je vais consigner l'alinéa pertinent au compte rendu afin que vous ayez l'essentiel du point soulevé.

> En 1959, le National-Canadien a adjugé un contrat en vue de faire concasser, à Entwistle (Alberta) de la pierre devant servir de ballast dans la région de Wabamum (située sur la ligne principale à l'ouest d'Edmonton). Les hauts fonctionnaires et les ingénieurs du département intéressé ont appris que les pierres ainsi concassées n'étaient pas de qualité satisfaisante du fait que le ballast ressemblait à des billes pour coussinets et, en conséquence, n'avait pas la propriété de maintenir les traverses de la voie et de les assujettir. Sans tenir compte de ce fait, on a employé ce gravier pour faire le ballastage de 43 milles de voie dans cette localité. Il s'ensuit qu'on a dû imposer une vitesse maximum de 40 milles à l'heure aux locomotives qui empruntent cette voie ferrée. Ce n'est que l'an dernier, après qu'on eut remplacé ce gravier par un ballast de meilleure qualité, que le maximum de vitesse a pu être porté à 60 et 70 milles à l'heure.

Il existe à Entwistle un amoncellement fort considérable de ce gravier qui a peu ou pas de valeur en tant que ballast. Quand on aura fait entrer en ligne de compte tous les aspects de cette exploitation, on constatera que plusieurs millions de dollars ont été dépensés inutilement.

M. GORDON: Quelle est l'année mentionnée dans cette lettre?

M. FISHER: 1959. Je l'ai reçue le 20 mars et elle porte le timbre d'oblitération du bureau de poste d'Edmonton (Alberta).

M. GORDON: La lettre fait-elle allusion à des travaux de ballastage effectués en 1959?

M. FISHER: Elle précise:

En 1959, le National-Canadien a adjugé un contrat en vue de faire concasser de la pierre, à Entwistle . . .

M. GORDON: On a demandé si le ballastage effectué au cours de 1959-1960 avait été satisfaisant, n'est-ce pas?

Eh bien, la réponse est «oui». Les auteurs de cette lettre soutiennent le contraire. Je n'ai pas pris connaissance de cette lettre, bien entendu. Quoi qu'il en soit, je serai heureux de la prendre comme préavis et de mener une enquête à ce sujet. Je ne connais rien de l'affaire. De toutes les réponses que nous avons reçues de la part des fonctionnaires chargés du ballastage, aucune n'a donné à entendre que quelque chose clochait à ce moment-là.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de l'année 1959.

M. GORDON: Je ne puis m'empêcher de dire que je ne comprends pas pourquoi les cheminots qui pensent ainsi ne m'écrivent pas pour me mettre au courant de la situation. Je ne vois pas pourquoi ils ne m'écrivent pas, à moi ou au vice-président de la région en cause. Il va sans dire que nos administrateurs supérieurs seraient fortement intéressés à tirer une telle affaire au clair.

M. SMALLWOOD: J'ai reçu une lettre circulaire semblable moi aussi.

M. GORDON: Vous avez reçu une lettre semblable?

M. SMALLWOOD: En effet.

M. GORDON: Quelles dispositions avez-vous prises à cette égard?

M. SMALLWOOD: Aucune.

M. GORDON: Si je demande cela c'est que nous recevons, en effet, des lettres des députés. Ces députés viennent nous voir, puis nous causons tout bonnement de l'affaire et nous leur fournissons tous les renseignements possibles. Voilà une excellente façon de procéder.

M. FISHER: Je tiens à signaler qu'il ne s'agit pas d'une lettre circulaire, car, autant que je sache, elle m'a été adressée personnellement.

M. GORDON: Nous vous saurions gré de la déposer sur le bureau, car nous aimerions mener une enquête complète sur toutes les assertions qu'elle renferme.

M. HORNER (*Acadia*): Ma question porte sur un autre sujet, les locomotives diesel. Le National-Canadien en a 2,134. Sont-elles de puissance différente?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Combien en comptez-vous dans une catégorie donnée et combien y a-t-il de catégories?

M. GRAYSTON: Je ne saurais répondre au pied levé, mais j'irai aux renseignements. Vous parlez de puissance en chevaux, n'est-ce pas?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. GRAYSTON: Nous en avons de diverses catégories.

M. GORDON: Elles vont des locomotives routières aux locomotives de manœuvre.

M. GRAYSTON: Leur force motrice oscille entre 380 et 2,400 chevaux.

M. HORNER (*Acadia*): Je pose cette question parce qu'on a insinué tantôt que le National-Canadien possédait une surabondance de locomotives diesel. Nous pourrions plus facilement tirer les choses au clair si nous en avions la ventilation. Je comprends qu'une compagnie ferroviaire peut compter dix locomotives diesel d'une force motrice moyenne, tandis qu'une autre compagnie peut n'en avoir que cinq. Nous pourrions mieux analyser la situation si nous étions au courant du détail.

M. GORDON: Je suis bien prêt à vous fournir une telle ventilation; cependant, elle ne vaudra rien du point de vue analyse à moins de rattacher ces détails au travail que nous accomplissons. La puissance de nos locomotives varie de 380 à 2,400 chevaux. nous nous tenons constamment au fait de la situation pour voir si nous ne disposons pas de trop de puissance et nous trouvons constamment des éléments qui nous font changer d'avis.

Voici un exemple. Grâce à la calculatrice que nous avons mise au point au cours des deux dernières années, nous pouvons recréer l'état des choses auquel les voies ferrées sont exposées, alimenter la charge, voire, si nous y tenons, les vents dominants. Nous confions à la machine à calculer tous les éléments nécessaires, puis nous l'interrogeons sur quoi que ce soit, tenant compte de la pente et de la courbure de la voie, de la tâche à accomplir et de la puissance de la locomotive diesel; par exemple, pour telle tâche, quelle puissance devrait avoir la locomotive diesel afin de donner le meilleur rendement. Avant d'avoir cette machine, qui travaille vite, il nous fallait confier la tâche à un groupe d'hommes qui prenait plus d'un an à recueillir toutes les données néecessaires et à fournir la bonne réponse.

Je me souviens très bien du problème qui, à un moment donné, confrontait M. Dolandt, vice-président de notre division des recherches et d'expérimentation. Grâce à la calculatrice, nous avons pu réduire de 1,200 à 1,000 chevaux la puissance des locomotives de manœuvre en usage à Montréal, ce qui s'est traduit par une diminution sensible des frais d'exploitation. Cela se répète tous les jours. Notre service de recherches en matière d'exploitation a été créé, à la fin de 1957, afin de permettre au National-Canadien de tirer tout le parti possible des nouvelles méthodes scientifiques et technologiques adoptées par d'autres industries à leur grand avantage.

M. HORNER (*Acadia*): Afin de pouvoir mieux établir si le National-Canadien a une surabondance de locomotives, pourriez-vous me dire, monsieur Gordon, si vous tenez compte, au moyen d'un registre, du nombre d'heures qu'accomplit chaque locomotive et du nombre de milles qu'elle parcourt?

M. GORDON: Oui. Je ne fais pas ce travail moi-même; cette tâche incombe aux préposés à l'exploitation qui recueillent, en effet, de nombreuses données statistiques—ils en recueillent des pages et des pages—sur tous les éléments d'exploitation imaginables.

M. HORNER (*Acadia*): Une grosse locomotive, par exemple, circule pendant combien d'heures, en moyenne, par année?

M. GORDON: Nous pouvons vous fournir ce renseignement. Vous voulez parler du nombre d'années que dure une telle locomotive, n'est-ce pas?

M. HORNER (*Acadia*): Je ne tiens pas à ce que vous vous donniez beaucoup de peine afin de me fournir une foule de données statistiques; dites-nous simplement, pour la catégorie des grosses locomotives, combien d'heures elles circulent par année.

M. GORDON: Permettez-moi de vous répondre de la façon suivante. Pour une locomotive diesel en activité de service, nous comptons que sa durée d'utilité sera de 93 ou 94 p. 100. A l'heure actuelle, leur durée d'utilité atteint plus de 90 p. 100, tandis que les locomotives à vapeur n'atteignaient que 40, voire 30 p. 100.

M. HORNER (*Acadia*): L'année dernière, vous avez ajouté 123 locomotives diesel au nombre que vous aviez déjà. Ce fait tendra-t-il à faire baisser le pourcentage d'utilisation?

M. GORDON: Dans l'ensemble et dans la mesure où nous aurons trop de locomotives diesel pour répondre à la demande du trafic actuel. Le volume du trafic est beaucoup moins fort que nous l'avions prévu au moment où nous avons élaboré nos projets de diélisation. Il faut de 2 ans et demi à 3 ans pour exécuter un tel programme. Les commandes de locomotives font l'objet d'une longue et soigneuse étude de la part de notre service d'exploitation. Il incombe à ce service de faire une étude circonstanciée relativement aux locomotives dont nous avons besoin; ensuite notre service de recherches en matières d'exploitation est saisi de ces constatations et procède à de nombreux essais. Puis, on me fait rapport de la question que j'étudie à fond. Ensuite la question d'argent se pose; si nous en avons assez, nous décidons d'aller de l'avant.

M. HORNER (*Acadia*): Si je pose cette question c'est que le Pacifique-Canadien ne possède qu'un peu plus de 1,000 locomotives diesel tandis que le National-Canadien en a 2,134. Évidemment, je comprends que le Pacifique-Canadien a, dans l'Ouest, plus de lignes que le National-Canadien, pendant que celui-ci, dans l'Est, doit effectuer plus de manœuvres de triage et faire de plus nombreux changements de voie.

M. GORDON: Et notre réseau est beaucoup plus considérable.

M. HORNER (*Acadia*): Je suis donc porté à croire, pour les raisons énoncées plus haut, que vos frais d'exploitation sont plus élevés dans l'Est.

M. GORDON: Dans ma déclaration d'hier j'ai précisé que le Pacifique-Canadien possédait un avantage du fait qu'il évolue surtout dans l'Ouest.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Au taux dit du Pas du Nid-de-Corbeau?

M. GORDON: Je parle de frais d'exploitation.

M. HORNER (*Acadia*): Nous aimons à croire que les frais d'exploitation se rattachent au taux.

M. GORDON: D'accord. S'il en coûtait aussi cher pour exploiter un réseau de chemins de fer dans l'Ouest du Canada qu'il en coûte dans l'Est, les taux dits du Pas du Nid-de-Corbeau seraient encore plus élevés qu'ils ne le sont.

M. HORNER (*Acadia*): Cependant, vous dites que vos frais d'exploitation sont 42 p. 100 moins élevés dans l'Ouest du Canada qu'ils ne le sont dans l'Est du Canada.

M. GORDON: N'oubliez pas que les frais varient, et qu'ils varient de beaucoup.

M. CHEVRIER: La C.C.C. (Commande Centralisée de la Çirculation) a été installée, dites-vous, sur les lignes principales de sept autres subdivisions?

M. GORDON: En effet.

M. CHEVRIER: Quelle est la ligne de conduite adoptée à ce sujet pour 1961?

M. GORDON: Nous essayons d'en installer un certain nombre chaque année. Je traite de cette question dans mon exposé budgétaire.

M. GRAYSTON: Notre programme vise six subdivisions.

L'hon. CHEVRIER: Combien reste-t-il de milles de voie ferrée où vous pourrez installer la C.C.C.?

M. GORDON: Je traite également de ce point dans mon exposé budgétaire. Permettez-moi de prendre cette question comme préavis et d'y répondre plus tard. Je puis vous dire, toutefois, que notre programme en est un à longue échéance. Nous en réalisons une partie chaque année. Lors de la présentation de mon budget je serai en mesure de vous dire où en sont rendues les choses et ce qu'il reste à faire.

M. CHEVRIER: J'aurais quelques questions à poser au sujet du transport des marchandises.

M. HORNER (*Acadia*): Ce sujet n'est pas encore à l'étude.

M. CHEVRIER: Nous sautons d'un sujet à l'autre.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'espère que le président va étudier également le rapport minoritaire de la commission MacPherson.

M. GORDON: Il se passe de commentaires.

M. HOWE: J'ai une question à poser au sujet des installations et du matériel des autorails. Plusieurs sont en usage dans l'ouest de l'Ontario. At-t-on songé à l'opportunité d'ajouter des wagons supplémentaires à la rame de ces autorails ou de ces rapides?

M. GORDON: Ce nest pas pratique.

M. GRAYSTON: En effet. Nous avons fait des essais quant à la capacité de remorquage de ces locomotives.

M. HOWE: A-t-on pensé à rendre les moteurs un peu plus puissants ou à rendre le wagon express plus léger?

M. GRAYSTON: Si je me souviens bien, nous avons tenté quelques expériences avec des remorques très légères; toutefois, nous avons quand même constaté que c'était imposer une trop lourde charge à la puissance motrice de ces locomotives, puis, évidemment, la grande difficulté était de ne pouvoir atteindre la vitesse désirée.

M. HOWE: L'un des problèmes qui se posent à l'égard de ces autorails en hiver c'est que le capot des moteurs n'est pas assez lourd et se détache. Certains de ces autorails circulent pendant un mois sans capot de moteur. A-t-on songé à leur aménager des capots plus lourds?

M. GRAYSTON: On n'a pas appelé mon attention sur ce point. L'entretien de ces locomotives se fait dans la région intéressée, mais je puis fort bien me renseigner à ce sujet.

M. HOWE: Je sais que les mécaniciens d'autorail eux-mêmes s'inquiètent beaucoup parfois et doivent arrêter la locomotive parce que les moteurs sont couverts de glace et de neige et que les prises d'air ne se font pas du fait que les capots se sont détachés.

M. GRAYSTON: Cela ne dépend pas nécessairement des capots.

M. CHEVRIER: J'aurai trois questions à poser, monsieur le président, si vous me le permettez, relativement à la Commission des transports du Canada et aux demandes, présentement en instance, soumises par certaines compagnies de chemins de fer. On a disposé d'une demande, en vertu de la loi sur la réduction des taux de transport, de marchandises, comportant une réduction de 17 p. 100; aussi, une subvention a été autorisée récemment. La Commission a, en outre, étudié une autre demande comportant une réduction de 12 p. 100. Le National-Canadien s'est-il joint aux autres compagnies ferroviaires à l'égard de cette demande? Quelle est l'attitude adoptée à ce sujet?

M. HORNER (*Acadia*): Ce n'est pas que je veuille m'en tenir strictement aux sujets à l'étude, mais en suivant ce principe nos travaux ont marché rondement ces derniers temps, et la quetsion posée par le préopinant ne relève certainement pas du poste «atelier et matériel» dont nous sommes saisis.

M. CHEVRIER: J'avais l'impression que nous parlions du transport des marchandises, et puisque nous allons de-ci de-là . . .

M. HORNER (*Acadia*): Si vous me pointez du doigt, monsieur Chevrier, en disant que nous allons «de-ci de-là», je dois dire que ma question se rattache directement aux locomotives diesel.

M. CHEVRIER: J'ai dit: «nous allons de-ci de-là»; personne ne saurait le contester.

M. HORNER (*Acadia*): J'essaie de m'en tenir à l'étude des postes au fur et à mesure qu'ils se présentent.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que M. Chevrier ait parlé trop longuement et j'ai fait preuve de largesse d'esprit, car j'aurais pu vous rappeler à l'ordre il y a longtemps quand vous vous éloigniez du sujet en discussion.

M. HORNER (*Acadia*): Si nous établissons un règlement spécial dans le cas de ceux qui se sont tenus coi, l'ordre des choses est tout à fait rompu.

Le PRÉSIDENT: Nous avons permis passablement de latitude. Nous ne nous sommes pas montrés trops sévères à ce sujet.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne sais pas à qui en imputer la faute.

Le PRÉSIDENT: Nous avons parlé du transport des marchandises, des camions, et tout le reste. Or, je ne suis pas prêt à dire que nos travaux n'ont pas avancés.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous avez raison quant au début de la séance; toutefois, cet après-midi nous avons suivi l'ordre du jour d'assez près. Si nous modifions notre ligne de conduite maintenant, nous nous heurterons certainement à des difficultés. Vous remarquerez que, pour la plupart d'entre nous, nous ne nous sommes pas beaucoup éloignés du sujet des postes à l'étude. Vous avez parlé des taux de transport de marchandises, et le reste, mais l'alinéa à l'étude vise précisément ces sujets.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas encore atteint les postes relatifs aux voyageurs et au camionnage, pourtant nous avons abordé ces deux sujets.

M. CATHERS: Je propose qu'on cède la parole à M. Chevrier.

M. HORNER (*Acadia*): Si vous acceptez la proposition de M. Cathers, mettez la motion aux voix. Céder la parole à quelqu'un doit faire l'objet d'une proposition.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si nous permettons des digressions, nous n'en finirons plus.

Le PRÉSIDENT: Je suis bien aise de voir que ces messieurs veulent s'en tenir strictement au sujet du poste à l'étude. Si M. Chevrier n'insiste pas, nous nous en tiendrons dorénavant aux alinéas dont nous serons saisis.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, la prochaine fois que quelqu'un digressera—comme l'a fait tantôt M. Browne—je demanderai qu'il soit rappelé au Règlement.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Le point que j'ai soulevé se rattachait à l'alinéa à l'étude.

M. CHEVRIER: Vous avez parlé du taux relatif au transport des marchandises et de bon nombre d'autres sujets intéressant le transport des marchandises, sujets qui auraient dû être abordés lors de l'étude du poste relatif aux marchandises.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous vous êtes interposé plusieurs fois au cours de mes observations.

M. CHEVRIER: Je vous ai interrompu deux fois parce que, à mon avis, il s'agissait d'une question à la foi de droit et de fait.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): A mon avis, nous devrions ajourner la séance.

Le PRÉSIDENT: Comme la semaine et la journée tirent à leur fin et que je suis de fort belle humeur, je cède la parole à M. McFarlane s'il veut bien s'en tenir à la question à l'étude.

M. MCFARLANE: Soyez rassuré, ce que j'ai à dire porte sur les locomotives diesel. Je voudrais demander à M. Gordon si l'on a songé à la question de la centralisation du matériel de traction. Si je ne m'abuse, les locomotives diesel sont fabriquées par diverses compagnies. A-t-on songé, par exemple, à utiliser dans certaines régions les locomotives fabriquées par la *Canadian Fairbanks-Morse* ou la *Montreal Locomotive*, gardant des pièces détachées et du matériel en plusieurs endroits, plutôt qu'en un ou deux seulement?

M. GORDON: Nous avons beaucoup fait à cet égard; nous avons établi un bureau chargé de la centralisation du matériel de traction. Grâce à un réseau de télécommunications rapides, nous avons pu utiliser ces locomotives Diesel avec beaucoup plus d'efficacité que nous l'avions jamais fait auparavant. Vu que l'achat de locomotives diesel comporte un coût élevé en capital, nous devons, pour justifier cette dépense, obtenir de nos locomotives le meilleur rendement possible, tout en n'en possédant pas plus qu'il ne faut. En 1958, nous avons étudié de près le fonctionnement des bureaux chargés, depuis quelques mois, de réglementer l'utilisation du matériel de traction des chemins de fer *Pennsylvania* et *New York Central*. D'après nos observations faites sur place et tenant compte du nombre de nos locomotives—nous en avons 2,134—nous avons décidé que l'établissement d'un réseau de bureaux chargés de réglementer l'utilisation de notre matériel de traction serait dans l'intérêt bien entendu du National-Canadien.

Nous avons donc établi des centres de commandement à Moncton, Toronto et Winnipeg, carrefours des anciennes régions du Canada. Ces centres ou bureaux fonctionnent la nuit comme le jour.

Chaque centre de commandement comprend un ou plusieurs contrôleurs du matériel de traction. Quant à l'utilisation des locomotives, on a recours à la formule d'utilisation du matériel de traction, qui dresse la liste de chaque endroit de raccordement, et au réseau de téléphone automatique pour se mettre en communication directe avec le chef des ateliers de réparations courantes de locomotives diesel et le chef des ateliers principaux ainsi qu'avec les expéditeurs en chef. Ainsi, après s'être entretenus par téléphone avec l'expéditeur en chef, les contrôleurs du matériel de traction prennent des dispositions pour affecter une locomotive diesel à tel ou tel convoi.

En plus de s'aboucher avec les expéditeurs en chef, les contrôleurs discutent de la question de l'entretien des locomotives diesel avec les chefs des ateliers principaux de réparations courantes.

Grâce à la règlementation de l'affectation de locomotives aux convois par les contrôleurs, nous obtenons les résultats suivants:

1. Le nombre de locomotives que nous possédons est maintenu au minimum, grâce à l'utilisation maximum de nos locomotives diesel aux heures de pointe du trafic.
2. L'efficacité de nos ateliers de réparations courantes est accrue, grâce à la réduction au minimum de la somme de travail à faire.
3. Le matériel de traction affecté à certaines localités peut être utilisé, au besoin, sur les lignes principales.
4. Lorsqu'il survient des situations urgentes, le bouleversement de l'ordre des choses est réduit au minimum.
5. Le mouvement de notre matériel de traction entre les diverses régions est plus équilibré.

Ce qui suit n'est qu'un exemple des nombreuses améliorations réalisées grâce à notre service de traction. Au début, quand nous avons établi ce service, il y avait toujours une quinzaine de locomotives diesel qui attendaient d'être remises au point à notre atelier de réparations courantes de Pointe-Saint-Charles. Maintenant, vu que ce service fonctionne depuis quelque temps, il n'y en a plus que deux, ce qui représente une réduction considérable des heures d'inactivité de nos locomotives diesel; en outre, cela signifie que nous utilisons ces locomotives à meilleur escient. Voilà, à mon avis, qui répond à votre question. De plus, nous tentons autant que possible, dans l'affectation de notre matériel de traction, de remiser ces locomotives à certains endroits particuliers de sorte que nous n'ayons pas à nous stocker de pièces détachées un peu partout. Nous cherchons le plus possible à garder dans une certaine région le même type de locomotives diesel. Ma réponse vous va-t-elle, monsieur McFarlane?

M. McFARLANE: Oui.

M. GORDON: Vous comprenez sans doute l'importance, du point de vue expédition, de pouvoir signaler sans tarder à l'expéditeur en chef ainsi qu'aux chefs des ateliers de réparations courantes le lieu où se trouve telle locomotive diesel de façon qu'elle puisse être utilisée dès que le besoin se fait sentir et qu'elle ne chôme pas, ce qui retarderait vraiment le travail à accomplir.

M. HORNER (*Acadia*): Sous la rubrique «installations et matériel», à la page 7 du rapport, nous lisons ce qui suit:

> Il convient d'insister sur le confort dans lequel travaillent les employés des nouveaux bureaux et ateliers dans les triages. De plus, les employés disposent entre leurs voyages d'invitants locaux pour les loisirs, les repas et le sommeil.

Le National-Canadien a-t-il l'habitude de mettre des locaux pour le sommeil à la disposition des employés, entre leurs voyages?

M. GORDON: Oui, cela est prévu dans les ententes sur les salaires.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites que cela est prévu dans les ententes sur les salaires, mais lorsque de tels locaux ne sont pas disponibles, le National-Canadien permet-il à ces employés de se loger à l'hôtel à ses frais?

M. GORDON: Tout dépend des circonstances. Toutefois, l'entente collective relative aux salaires est très précise à ce sujet. J'ai préparé un autre mémoire à ce propos dont vous prendrez connaissance quand nous en serons rendu à l'étude des bénéfices.

M. HORNER (*Acadia*): Le rapport signale, au bas de la page 7, que des systèmes de télécommunication par radio ou par émetteurs-récepteurs sont en usage dans 29 triages. Dans 29 par rapport à combien de triages?

M. GRAYSTON: Tous ces triages sont indiqués au graphique 13. Ces triages disposent de systèmes de télécommunication par radio. Ils sont indiqués dans le petit carré gris. Il s'agit, évidemment, des triages principaux où l'installation d'appareils de télécommunication par radio se justifie tant du point de vue économique que des services à rendre.

M. GORDON: Cela répond-il à votre question?

M. HORNER (*Acadia*): Pas tout à fait. Ces appareils ont été installés à l'égard de 29 triages, mais 29 sur combien? Je n'ai peut-être pas regardé le bon graphique. Il s'agit bien du graphique 14, n'est-ce pas?

M. GRAYSTON: Non, du graphique 13.

M. HORNER (*Acadia*): J'aurais une autre question à poser au sujet des installations et du matériel. En 1959, selon le compte rendu de notre Comité, M. Kennedy a posé une question au sujet des wagons mis à la disposition des

hommes d'affaires, puis M. Gordon lui a répondu que le National-Canadien en possédait six ou huit et qu'ils étaient assez rentables. Je me demande si l'on en a toujours six ou huit et ce qu'on entend par «assez rentables». Environ combien de fois les utilise-t-on par mois?

M. GORDON: Si je ne me trompe, nous parlions à ce moment-là de wagons spéciaux dont le National-Canadien disposait soit pour la location soit pour la vente. Ils servaient d'ordinaire aux réunions de directeurs d'importantes entreprises, de banques, et le reste. Nous les appelons wagons de directeurs. On les réclame, par exemple, quand une compagnie, une banque ou une importante entreprise commerciale veut tenir une réunion de son conseil d'administration à tel endroit; alors, on réserve un wagon. Nous les louons à ces gens; cela fait très bien notre affaire.

M. HORNER (*Acadia*): Pouvez-vous donner au Comité une idée du nombre de fois que vous louez ainsi chacun de ces wagons, dans un mois ou dans un an ou deux?

M. GORDON: Je ne saurais le dire, mais je puis aller aux renseignements.

M. HORNER (*Acadia*): Si je pose cette question c'est parce que j'ai constaté qu'on a ajouté deux autres wagons à ce service en 1954, c'est-à-dire vers l'époque où les wagons à dôme ont été introduits. Évidemment, la question suivante se pose: aurait-il été plus avantageux pour le National-Canadien d'acheter, à ce moment-là, des wagons à dôme plutôt que des wagons de directeurs qui, comme vous l'avez dit vous-même monsieur Gordon coûtent $235,000 environ.

M. GORDON: Il faudrait effectuer force calculs pour le savoir. D'une façon générale, je puis dire,—et je l'ai dit à maintes reprises,—que nous ne tenions pas aux wagons à dôme parce que, une fois lancé dans la réalisation de notre programme relatif au matériel des wagons de voyageurs, il serait plus sage, selon nous, d'acheter des wagons classiques que des wagons spéciaux qui ne seraient destinés qu'à un seul service.

Quant aux wagons de directeurs, nous ne manquons pas de clients; ils sont rentables. Je n'ai pas sous la main les chiffres des recettes réelles, mais vu qu'ils sont utilisés assez souvent pour être rentables, il s'établit un contraste assez frappant avec la non rentabilité du service voyageurs dans son ensemble.

M. HORNER (*Acadia*): Évidemment, les wagons de directeurs ne constituent pas une perte d'argent.

M. GORDON: Les placements de capitaux qu'ils représentent sont motivés du fait que ces wagons sont rentables.

M. CROUSE: Les directeurs du National-Canadien s'en servent-ils?

M. GORDON: Non.

M. CROUSE: Ils sont loués exclusivement aux directeurs d'entreprise pour la tenue de réunions spéciales?

M. GORDON: Ce n'est qu'à titre d'exemple que j'ai parlé de directeurs. Il ne s'agit pas de wagons de directeurs en ce sens quils ne sont utilisés que par des directeurs. N'importe quel groupe de personnes qui désirent voyager ensemble, pourvu que leur nombre soit de tant, peut les retenir. Il faut un groupe de 12 personnes, je crois.

M. GRAYSTON: Quatorze.

M. GORDON: Un groupe de 14 personnes, et parfois un peu plus lorsqu'il s'agit de couples qui désirent voyager ensemble. Les pêcheurs de saumon et même les millionaires qui utilisent le réseau du National-Canadien louent ces wagons pour aller à la pêche.

M. GRILLS: Admettez-vous que le wagon à dôme soit populaire?

M. GORDON: Oui, mais je ne suis pas prêt à dire qu'il le soit plus que nos wagons. Les avis sont partagés à ce sujet.

M. HORNER (*Acadia*): Y sert-on des repas?

M. GORDON: D'ordinaire les services d'un maître d'hôtel sont fournis, puis les repas sont servis à bord du wagon.

M. HORNER (*Acadia*): C'est une entreprise assez coûteuse, semble-t-il.

M. GORDON: Nous avons fixé une échelle de prix, de sorte que cette entreprise est rentable.

M. HORNER (*Acadia*): Je suis sûr que le Comité serait bien aise de savoir exactement ce que vous considérez comme étant rentable; en outre, je vous saurais gré de renseigner un peu le Comité quant au nombre de fois, par mois ou par année, qu'on utilise ces wagons.

M. GORDON: Je vais voir si je ne pourrais pas relever des chiffres à ce sujet.

M. HORNER (*Acadia*): Aussi, quels sont les prix établis quant à la location de ces wagons, bien que je ne sois pas intéressé personnellement.

M. GORDON: Si je savais que vous nous amèneriez des clients, je vous citerais un prix.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous citer un prix qui conviendrait au présent Comité?

M. GORDON: Non, pas en me fondant sur ce qu'il serait disposé à me verser.

M. CATHERS: Pourrai-je vous rappeler l'occasion, monsieur Gordon, où votre épouse à baptisé le *Wm Carson*, au chantier maritime de la *Canadian Vickers*. Vous avez déclaré alors, avec fierté, que vous étiez en train de faire construire, au chantier maritime de Glasgow, un navire qui vous permettrait d'épargner une somme de $250,000. Votre déclaration m'avait renversé.

M. GORDON: A cette époque, nous avions deux navires en voie de construction à Aberdeen, en Écosse. Ils devaient assurer le service autour du littoral de Terre-Neuve. On les construisait pour le compte du gouvernement du Canada. Or, vu que les avis étaient partagés quant au chantier où ces navires devraient être construits, le gouvernement alors au pouvoir a décidé, dans sa sagesse, d'en laisser le choix au National-Canadien, tout en chargeant la direction du National-Canadien de les faire bâtir à ce qu'elle jugerait le meilleur prix possible. Nous avons donc procéder à des demandes de soumissions. Nous avons reçu des offres de toutes parts: des chantiers maritimes du Canada, des États-Unis, de l'Angleterre et d'Écosse. Toutefois, c'est d'Aberdeen (Écosse) que nous est venue l'offre la plus alléchante—coïncidence, je suis né à 30 milles de cette localité. La soumission d'Aberdeen était sensiblement plus basse que les autres. Nous avons donc exécuté l'ordre du gouvernement alors au pouvoir en plaçant la commande là où la construction de ces navires se révélait la moins coûteuse.

M. CATHERS: Avez-vous fait construire d'autres navires à cet endroit depuis?

M. GORDON: Nous n'avons rien fait bâtir là depuis.

M. FISHER: Monsieur Gordon, pourquoi voyons-nous tant de locomotives à vapeur chômer sur les voies de garage?

M. GORDON: Parce qu'elles attendent d'être démantibulées et vendues comme ferraille. Si nous ne procédons pas immédiatement à leur démembrement, c'est que la ferraille ne vaut pas cher à l'heure actuelle, et que nous attendons le moment propice.

M. CATHERS: N'y a-t-il pas d'acheteurs?

M. GORDON: Très peu.

M. HORNER (*Acadia*): Quel a été le cours de la ferraille ces derniers temps?

M. GORDON: Je ne saurais le dire de mémoire.

M. HORNER (*Acadia*): Vous nous le direz demain, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est six heures.

M. GRILLS: Conservez-vous certaines anciennes locomotives à vapeur afin de les utiliser plus tard?

M. GORDON: Non, sauf si quelqu'un se présente pour en acheter une. Nous la lui vendrions en touchant un assez bon prix. Nous en avons déjà vendu une ou deux. Si vous m'offrez—et ne me tentez pas—plus de $10,000 comptant, je pourrais même vous accorder un rabais pourvu que vous soyez vraiment intéressé.

M. HOWE: N'a-t-on pas conduit l'une de ces anciens locomotives à vapeur à Midland récemment?

M. GORDON: En effet. Les organismes qui s'intéressent au passé historique aiment à faire revivre certains derniers voyages; nous avons fait de très bonnes affaires avec eux.

Le PRÉSIDENT: Reste-t-il encore certains modèles de locomotive vraiment anciens dont le moteur était coiffé d'une haute cheminée?

M. GORDON: Non, pas que je sache.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne à demain, à 9 heures et demie du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

CANADA
JAN 11 1962
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

Que l'État possède et contrôle

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

SÉANCE DU SAMEDI LE 17 JUIN 1961

Rapport annuel de 1960 des chemins de fer Nationaux du Canada.

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; *Des Chemins de fer Nationaux du Canada:* M. Donald Gordon, président du conseil d'administration et président de la société; M. R.T. Vaughan, adjoint au directeur général; M. J.L. Toole, vice-président, comptabilité et finance; M. W.T. Wilson, vice-président, personnel et relations ouvrières.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960-1961

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

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: L'hon. W. Earl Rowe

Vice-président: M. Herber E. Smith

et MM.

Brassard *(Lapointe)*	Fisher	McPhillips
Broome	Forbes	McWilliam
Browne *(Vancouver-Kingsway)*	Granger	Mitchell
	Grills	Monteith *(Verdun)*
Carter	Horner *(Acadia)*	Pascoe
Cathers	Horner *(Jasper-Edson)*	Robinson
Chevrier	Howe	Smallwood
Creaghan	LaMarsh (mlle)	
Crouse	McFarlane	

Secrétaire du Comité:
J.E. O'Connor.

PROCÈS-VERBAUX

SAMEDI 17 juin 1961.

(6)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit aujourdhui à 9 h. 35 du matin sous la présidnce de M. W.E. Rowe.

Présents: Mlle LaMarsh et MM. Broome, Browne *(Vancouver-Kingsway)*, Carter, Cathers, Creaghan, Crouse, Fisher, Forbes, Granger, Grills, Horner *(Acadia)*, Horner *(Jasper-Edson)*, Howe, McFarlane, McPhillips, Monteith *(Verdun)*, Pascoe, Rowe et Smallwood. (20)

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports, et des *Chemins de fer nationaux du Canada:* M. Donald Gordon, président général; M. R.T. Vaughan, adjoint au directeur général; M. J.L. Toole, vice-président, comptabilité et finance; M. H.C. Grayston, vice-président, transport et entretien; M. J.D. Wahn, économiste; M. W.T. Wilson, vice-président, personnel et relations ouvrières; M. D.M. Trotter, adjoint au vice-président, transport et entretien.

M. Gordon répond aux questions qui avaient été posées au cours des réunions antérieures du Comité et il est aidé de MM. Vaughan, Toole et Wilson.

Les membres du Comité interrogent M. Gordon au sujet de la section du rapport qui s'intitule «Installations et matériel».

A 11 heures, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 2 h. 30 de l'après-midi.

RÉUNION DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité continue son travail à 2 h. 33 sous la présidence de M. W.E. Rowe.

Présents: Mlle LaMarsh et MM. Broome, Browne *(Vancouver-Kingsway)*, Carter, Cathers, Chevrier, Creaghan, Fisher, Forbes, Granger, Grills, Horner *(Acadia)*, Horner *(Jasper-Edson)*, Howe, McFarlane, McPhillips, Monteith *(Verdun)*, et Pascoe. (18)

Aussi présents: Les mêmes personnes qu'à la réunion du matin.

Le Comité poursuit l'interrogatoire de M. Gordon sur la partie du Rapport qui traite des «Installations et du matériel», puis il passe aux sections qui se rapportent aux «Marchandises» et aux «Voyageurs».

A 5 h. 5, le Comité s'ajourne au lundi, 19 juin 1961, à 9 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,

J.E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

SAMEDI, 17 JUIN 1961.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre, mettons-nous à l'œuvre.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, il y aurait peut-être possibilité de terminer nos délibérations aujourd'hui si nous nous réunissions immédiatement après l'appel de l'ordre du jour au lieu d'attendre à deux heures et demie, ce qui nous permettrait de siéger durant une autre heure et demie.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la proposition de M. Browne a du bon si elle convient à tout le monde. Cependant, ce ne serait pas sage de précipiter les choses. Que pensez-vous d'une réunion entre midi et une heure? Il arrive parfois que les membres de l'opposition ont des questions à l'appel de l'ordre du jour.

M. BROOME: Je pense qu'il y aura des questions ce matin.

Le PRÉSIDENT: Oui. M. Chevrier n'y a peut-être pas encore pensé.

M. CHEVRIER: Je ne m'oppose pas mais sommes-nous certains de pouvoir terminer aujourd'hui. C'est une bonne idée pourvu que nous ayons espoir de finir.

LE PRÉSIDENT: Je suppose que M. Browne a fait sa proposition parce qu'il pense que nous terminerons aujourd'hui. A mon avis, nous avons de chances de finir.

M. FISHER: Je ne vois pas pourquoi nous ne terminerions pas l'étude du rapport des chemins de fer nationaux aujourd'hui, mais il y a le rapport des vérificateurs.

M. BROOME: Et il y a d'autres sujets, comme le budget des immobilisations.

M. FISHER: Je ne m'oppose pas à ce que nous finissions le rapport annuel, mais, pour ma part, j'ai bien des questions à poser au vérificateur en ce qui concerne le service de transport routier du National-Canadien et les comptes de dépenses, ainsi que sur la vérification de ces comptes. Je crois, moi aussi, que nous pourrions terminer l'étude du rapport mais, si nous pensons à tous les autres points, ce me semble un programme bien ambitieux.

M. CHEVRIER: Si c'est le sentiment général, il n'est guère utile de nous réunion après l'appel de l'orde du jour.

M. BROOME: En effet. Tenons-nous-en aux réunions qui avaient été annoncées.

Le PRÉSIDENT: Nous ne siégons pas ce soir et je ne crois pas que ce serait une bonne chose de siéger dimanche.

M. CHEVRIER: Pourquoi ne pas siéger jusqu'à onze heures et prendre une décision à ce moment-là?

Le PRÉSIDENT: C'est la meilleure chose. Je préférerais ne pas siéger lundi.

M. FISHER: Moi de même.

M. BROOME: Peut-être pourrions-nous siéger aujourd'hui et revenir mardi. Les fonctionnaires du National-Canadien pourraient passer au moins la journée de lundi à leurs bureaux.

Le PRÉSIDENT: Je ne sache pas qu'ils en aient plus grand besoin que nous. Ils semblent prêts.

Commençons donc notre séance et si, juste avant onze heures, nous nous apercevons que nous pouvons terminer aujourd'hui nous fixerons l'heure des réunions.

Nous pourrions passer maintenant à certaines questions restées sans réponse. Peut-être, monsieur le président, pourriez-vous répondre maintenant à ces questions.

M. DONALD GORDON (*Président des Chemins de fer Nationaux du Canada*): J'ai quelques-unes de ces réponses ici. M. Horner a demandé des renseignements au sujet de l'espace sur les terrains de la gare à Barrhead et voici ce que j'ai appris là-dessus.

L'espace sur les terrains de la gare à Barrhead est très limité car une grande partie est réservée à ceux qui détiennent des permis d'empilage. Il y a un certain nombre de commerçants de bois à pâte qui empilent leur bois en attendant l'expédition. Il y a aussi des permis pour un espace où l'on peut empiler des tuyaux et des accessoires pour pipe-lines. M. Cooper nous dit qu'il y a si peu de place que l'on se sert même de l'espace le long de la voie d'évitement pour l'empilage.

Les tuyaux et les accessoires de pipe-lines sont destinés aux travaux de mise en valeur des champs pétrolifères de Swan-Hills au nord de Barrhead. M. Cooper nous dit que, si l'espace n'était pas requis pour ces clients des chemins de fer, il serait heureux de traiter avec la ville de Barrhead qui voudrait se servir des terrains de la gare pour le stationnement. Il a ajouté que, si le commerce diminue à Barrhead, il est certain que l'N.A.R. pourra donner suite à la requête du conseil.

M. Cooper a aussi déclaré que l'N.A.R. possède plusieurs emplacements le long de la voie ferrée où les terrains de gare ne sont pas employés aux fins du transport par chemin de fer et que des ententes ont été conclues avec les municipalités pour employer ces terrains aux fins de stationnement.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je vous enverrai un mémoire à ce sujet.

M. GORDON: Très bien.

J'ai ici un tableau sur les unités diesel électriques. Voulez-vous que je vous en donne lecture?

M. CREAGHAN: Peut-être qu'il pourrait être déposé.

M. GORDON: Il se lit comme il suit:

Nombres de locomotives diesel électriques, le 31 décembre 1960

	Lignes du Canada	Lignes des États-Unis	Total
Trains de marchandises	148	22	170
Trains de voyageurs	149	—	149
Manœuvre des trains	1,172	127	1,299
Manœuvre de triage	432	84	516
	1,901	233	2,134

M. Horner a posé une question au sujet des wagons spéciaux. Nous avons extrait de nos livres les résultats de leur exploitation pour trois mois. C'est un exposé assez long. Est-ce que nous pourrions nous contenter de le déposer?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

(Note du rédacteur: Voici l'exposé dont il est question plus haut:)

Après plusieurs heures de travail, nous avons extrait de nos livres les résultats de l'exploitation de six wagons mixtes c'est-à-dire de

wagons qui servent à la fois de voitures ordinaires, de voitures-restaurants et de voitures-salons: l'*Atlantic*, le *Pacific*, le *Bedford*, le *Burrard*, le *Matise* et le *Cacouna*. Voici des chiffres sur l'utilisation de ces wagons pour les mois de juin, juillet et août 1960:

En service	450 jours
Inactifs	102 jours
Total	552 jours

Ces wagons sont utilisées pour des occasions spéciales ainsi que sur des lignes régulières.

Quand ces wagons sont en service régulier, les taux sont naturellement les mêmes que pour les services similaires d'autres wagons. Ils sont alors utilisés à deux fins: ils servent de voitures-lits et de voitures-restaurants. Le prix des repas est le prix régulier des voitures-restaurants.

Quand ces wagons sont utilisés pour des occasions spéciales, le prix varie selon qu'il s'agit *a*) d'une occupation exclusive ou *b*) d'une location.

a) Occupation exclusive—quand un service exclusif est fourni à un groupe entre le point de départ et le point d'arrivée seulement sans que personne d'autre n'occupe le wagon. Le prix comporte le montant de 18 billets de première classe plus le prix des couchettes, ce qui donne pour un voyage aller de Montréal à Toronto la somme de $371. A ce prix, le wagon peut être utilisé par 18 personnes au maximum. Cependant, quatre de ces voitures sont pourvus de 14 couchettes, couchettes du haut et couchettes du bas, tandis que les deux autres en ont 12, couchettes du haut et couchettes du bas.

b) Location—quand une voiture est louée à un groupe à titre de voiture-lit et de voiture-restaurant pendant tout le temps nécessaire, soit sur les lignes soit aux gares. Le prix comporte le montant de 18 billets de première classe pour le transport plus les frais quotidiens de location et de service qui varient selon la durée des arrêts et du voyage. D'après cet arrangement, les repas sont payés par le locataire au prix réguliers plus 20 p. 100. Ce qui donne pour un voyage aller-retour de Montréal à Toronto la somme de $760 pour un groupe qui part le lundi soir pour revenir le mercredi matin.

D'après cet arrangement, la voiture peut être utilisée en route par au plus 18 personnes et le nombre de couchettes est limité comme dans les cas d'occupation exclusive. Il peut être utilisé dans les gares suivant le désir du locataire. Ce service comprend deux employés, un garçon et un cuisinier.

Nota: En vertu des arrangements actuels, les voitures louées sont pourvues de deux employés car le garçon de table et le garçon de wagon-lit sont une seule et même personne.

M. HORNER (*Acadia*): Il y a aussi une autre question que j'ai posée il y a quelque temps en ce qui concerne les montants antérieurs qui ont été déduits pour l'amortissement.

M. R. T. VAUGHAN (*Adjoint au directeur général des Chemins de fer Nationaux du Canada*): Nous avons cette question sur notre liste. Nous n'avons pas encore la réponse, mais nous en avons pris note.

M. J. L. TOOLE (*Vice-président de la section de comptabilité et de finances des Chemins de fer Nationaux du Canada*): C'est un calcul qui est très long et je ne sais pas quand nous pourrons donner la réponse.

M. BROOME: A propos de ses tableaux qui sont consignés au compte rendu, je me demande si le procès-verbal et les témoignages seront imprimés lundi.

Le PRÉSIDENT: Non, il est impossible de les faire imprimer pour lundi.

M. BROOME: Ou mardi, ou mercredi?

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas, mais je ne crois pas que ce soit matériellement possible.

M. GORDON: J'ai aussi un tableau qui répond à une question de M. Horner sur le prix par tonne nette des déchets de métal qui sont classés comme de gros déchets nº 1 destinés à la fonte:

Prix par tonne nette des déchets de métal classés comme gros déchets nº 1 destinés à la fonte

Novembre 1960	$22.70
Décembre 1960	$22.90
Janvier 1961	$24.85
Février 1961	$31.56
Juin 1961	$36.56

J'ai de plus un tableau sur nos filiales des États-Unis, qui donne le résultat de leur exploitation pour 1960. Voulez-vous que je le dépose?

M. BROOME: Non, j'aimerais que vous nous en donniez lecture.

M. GORDON: Voici le résumé de notre exploitation aux États-Unis:

Recettes d'exploitation du chemin de fer	$67,200,000
Dépenses d'exploitation du chemin de fer	61,006,345
Recettes nettes d'exploitation	6,193,655
Impôts et locations	13,461,371
Perte nette d'exploitation du chemin de fer	7,267,716
Autre revenu	411,133
Déficit	6,856,583

Vous remarquerez que je vous ai donné le montant du déficit net d'exploitation, qui est de $6,856,583. C'est un montant que vous m'aviez demandé.

M. CREAGHAN: Les impôts sont-ils tous des impots locaux?

M. GORDON: Non. Il s'agit de la rubrique intitulée «Impôts et location» dont le montant est de $13,461,371. Monsieur Toole, ce montant comprend-il les frais du matériel?

M. J. L. TOOLE (*Vice-président de la section de comptabilité et de finances des Chemins de fer Nationaux du Canada*): Oui.

M. GORDON: Nous louons du matériel de la filiale du National-Canadien à la *Grand Trunk Western* à un taux quotidien et les autres impôts seraient tous des impôts locaux.

M. FORBES: Sur quoi sont calculés les impôts fonciers que vous payez aux États-Unis? Est-ce sur le nombre de milles comme au Canada?

M. GORDON: Non, c'est différent. Nous payons l'impôt sur la valeur. L'impôt sur la propriété est calculé d'après l'évaluation locale.

M. FORBES: Est-ce la même proportion que celle que vous payez au Canada?

M. GORDON: Non.

M. FORBES: Est-elle plus grande?

M. GORDON: C'est tout à fait différent au Canada. L'impôt varie selon les régions du Canada. Dans certaines régions, nous sommes exemptés de l'impôt. Cependant, nous avons des ententes avec différentes municipalités et nous leur versons une subvention au lieu des impôts. C'est une question de négociations. Il y a certains endroits du Canada où le chemin de fer est exempté, mais plutôt que de donner lieu à des discussions qui pourraient nécessiter une modification de la loi, nous avons, avec la permission du gouvernement fédéral, conclu des ententes avec les gouvernements locaux en négociant au sujet du montant d'impôts que nous payons.

M. FORBES: En raison de l'importance de cette question pour les municipalités, je pensais qu'il serait intéressant de savoir comment l'impôt aux États-Unis se compare à l'impôt au Canada?

M. GORDON: Cela exigerait une analyse. Néanmoins, si vous désirez ce renseignement, je peux vous le procurer. Cela prendra du temps.

M. FORBES: Je crois que vous pourriez très bien nous donner ce renseignement sur le champ.

M. GORDON: Pourrais-je vous le transmettre plus tard?

M. FORBES: C'est parfait.

M. BROOME: Il s'agit d'une perte nette d'exploitation?

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: Et si je compare ce montant au bilan consolidé de 1960, ce montant de 6 millions de dollars figure à la même place, de sorte qu'il représente à peu près la moitié de votre perte nette d'exploitation sans compter les frais fixes?

M. GORDON: Je n'ai pas fait ce calcul.

M. BROOME: J'en suis à la page 19 du rapport. En d'autres termes, je dis que l'on arrive à ce montant avant de tenir compte des frais fixes.

M. GORDON: Dans ce cas, oui.

M. BROOME: De sorte que les pertes subies aux États-Unis représentent la moitié des pertes nettes d'exploitation du chemin de fer, qui s'élèvent à $12,677,204. Est-ce bien cela?

M. GORDON: Voulez-vous répondre à cette question si vous le pouvez, monsieur Toole? Je n'en suis pas trop certain, mais je ne crois pas qu'il en soit ainsi.

M. TOOLE: En réalité, ce chiffre figure dans le déficit après «Autre revenu» qui est ce montant de $6,473,732 au bas de la page dans l'état de revenue consolidé.

M. BROOME: «Excédent ou déficit non compris les frais fixes»?

M. TOOLE: Oui.

M. BROOME: Alors, le déficit des lignes des États-Unis est plus élevé que le déficit de l'ensemble du réseau, à ce point-là?

M. TOOLE: Oui, à ce point-là.

M. BROOME: Si vous n'aviez pas eu ce déficit, vous auriez eu un excédent avant de tenir compte des frais fixes.

M. GORDON: Il s'agit de données de comptabilité technique. Comme je l'ai expliqué hier, la valeur d'embranchement de cette ligne s'insère dans les données canadiennes et ne parait pas dans le résultat de cette exploitation.

M. BROOME: Mais, si vous faites 5 p. 100 et que vous tenez compte des frais fixes, vous devrez retirer quelques centaines millions de dollars de recettes de cette exploitation et, parce que les lignes sont relieés entre elles, même si elles ne vous appartiennent pas, n'auriez-vous pas le trafic-marchandises à partir du point de correspondance?

M. GORDON: Non. Vous avez touché la question du doigt. Dans notre étude, nous avons analysé le trafic provenant d'exploitations extérieures en tâchant d'établir si nous aurions en ce trafic sans être propriétaire de la ligne.

M. BROOME: Les marchandises ne peuvent sauter hors de la voie, elles doivent suivre.

M. GORDON: Elles passent à d'autres chemins de fer ou à d'autres moyens de transport.

M. BROOME: Mais ce serait logique.

M. GORDON: S'il n'y avait qu'une correspondance comme vous dites. En se fondant sur ce jugement, si nous n'avions pas ces lignes, pourrions-nous supposer que toute ligne des États-Unis qui les prendrait en charge nous confierait ce trafic? La réponse est non, dans la mesure où elles représenteraient encore une valeur d'embranchement.

M. BROOME: Une prise de possession par une ligne des États-Unis n'aurait-elle pas comme condition le maintien des relations avec le National-Canadien?

M. GORDON: Non, nous ne pouvons pas faire un marché de ce genre.

M. BROOME: Ne seriez-vous pas dans la même situation que votre concurrent, le Pacifique-Canadien, sauf que vous avez été associés avec les expéditeurs pendant un bon nombre d'années et que vous offririez la correspondance la plus logique pour les expéditeurs?

M. GORDON: C'est une question de jugement. Autant que nous puissions l'affirmer, nous sommes d'avis que nous avons considéré tous ces éléments et que cette ligne a encore une valeur d'embranchement.

M. BROOME: Soit, mais vaut-elle une perte nette de 6 millions de dollars.

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: Bref, vous devez recouvrer ce montant de 6 millions?

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: Avant de dire que cette ligne est profitable?

M. GORDON: Oui. Nous calculons que c'est un avantage net.

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

M. CREAGHAN: Quelle est l'importance de l'avoir aux États-Unis?

M. GORDON: Exprimé en milles?

M. CREAGHAN: Exprimé en pourcent de tout le réseau du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ces chiffres ont été donnés hier.

M. CREAGHAN: Je veux parler du nombre d'employés, du nombre de wagons et autres renseignements de ce genre.

M. GORDON: Je crois que le façon la plus rapide de vous donner ces chiffres est suivante. Dans notre bilan consolidé, le total des immobilisations du réseau du National-Canadien s'élève à $3,767,316,630 et, sur ce montant, le total de nos immobilisations aux États-Unis est de 186 millions de dollars en chiffres ronds.

Le PRÉSIDENT: Cela répond-il à votre question, monsieur Creaghan?

M. CREAGHAN: Autrement dit, c'est un très petit pourcentage?

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: M. Gordon dit que le National-Canadien retire un bénéfice de l'exploitation de ses lignes aux États-Unis en raison du trafic-marchandises qu'elles apportent. Si les préposés au transport peuvent fournir cette réponse, ils doivent avoir les données qui ont servi de base à leurs calculs. Ces données, qui doivent comprendre la somme du trafic-marchandises et des recettes provenant de lignes américaines, y compris le montant du trafic obtenu par le réseau du National-Canadien au Canada, ont dû inspirer cette affirmation.

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: Pourrions-nous avoir ces données pour répondre à la question sur les chiffres relatifs à l'ensemble?

M. GORDON: La composition de ces chiffres représente une analyse du trafic. Le trafic dont nous parlons est de trafic de concurrence.

M. BROOME: Je parle seulement des chiffres relatifs à l'ensemble.

M. GORDON: Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question d'une façon intelligente sans faire une analyse du trafic. Je me ferai un plaisir de vous donner la réponse que vous désirez. C'est une analyse très longue et il y a 3, 4 ou 5 mois que j'ai examiné cette question. D'après mes souvenirs, le rapport de l'anaylse a environ 150 pages. Je verrai s'il est possible de le résumer de quelque façon afin de répondre à votre question, mais cela prendra du temps.

M. BROOME: Vos fonctionnaires n'ont-ils pas établi la quantité de marchandises livrées en 1960 aux lignes du National-Canadien en provenance de vos lignes aux États-Unis? Quelle était la quantité totale? En étudiant le total de vos recettes, n'y a-t-il pas certaines indications le graphique que vous possédez se rapportant . . .

M. GORDON: Voyez-vous, nous arrivons au point qui de temps à autre provoque la question de la vente du chemin de fer *Grand Trunk*. J'ai toujours dit que le *Grand Trunk* n'est pas à vendre.

M. BROOME: C'est la ligne des États-Unis?

M. GORDON: On l'appelle la ligne *Grand Trunk Western* et il peut arriver un moment où nous devrons négocier avec elle, mais notre situation ne sera pas très bonne si nous commençons à révéler des chiffres.

M. BROOME: Ne pourriez-vous pas l'échanger pour une bonne entreprise de camionnage?

M. GORDON: Je serais heureux de le faire, surtout si M. Brown vérifiait le bilan de l'entreprise de camionnage!

M. CARTER: J'aimerais revenir à la question soulevée par M. Broome au sujet du placement de 185 millions de dollars dans des lignes aux États-Unis. Le National-Canadien possède-t-il complètement ces lignes ou a-t-il seulement la main mise sur elles?

M. GORDON: Nous sommes propriétaires des lignes auxquelles ces données se rapportent.

M. CARTER: Avez-vous la haute main sur ces lignes?

M. GORDON: Nous l'avons et vous le constaterez à la page 22 du bilan. Si vous regardez à la page 22 du rapport annuel, vous trouverez un exposé de nos placements dans les filiales. Vous lirez les noms de la *Belt Railway Company of Chicago*, de la *Chicago and Western Indiana*, de la *Detroit and Toledo Shoreline* et de la *Detroit Terminal Railroad Company*. Ce sont toutes des lignes des États-Unis où nous avons fait des placements et vous y trouverez aussi le montant de ces placements.

M. CARTER: Et le déficit de 6,856 millions de dollars s'applique-t-il au transport entre des endroits des États-Unis ou au transport effectué sur tout le réseau entre les États-Unis et le Canada?

M. GORDON: Ce déficit représente l'exploitation des compagnies seulement dans la mesure où elles sont exploitées aux États-Unis.

M. CARTER: Il ne représente que la perte subie sur les marchandises transportées à l'intérieur des États-Unis?

M. GORDON: Oui, seulement cette perte. En d'autres termes, nous mettons au compte du Canada les recettes provenant du transport de la frontière jusqu'à un point quelconque au Canada.

M. CARTER: Et les recettes provenant du transport vers des endroits au Canada pourrait très bien contre-balancer le déficit?

M. GORDON: Je le crois. Nous croyons qu'il rétablit l'équilibre.

M. BROOME: C'est un déficit net. Si l'on tenait compte des frais fixes, quel serait le déficit total des lignes des États-Unis?

M. GORDON: Une minute, s'il vous plaît. Ce que je trouve difficile, c'est de ne jamais pouvoir donner une réponse simple. Elle doit toujours être modifiée par quatre ou cinq conditions.

M. BROOME: C'est aussi notre difficulté.

M. GORDON: J'ai le même problème. J'essaierai de vous dire ce montant dans une minute.

M. HOWE: Le rapport de cette commission royale d'enquête traite longuement des embranchements non rentables.

M. GORDON: Je m'excuse mais je ne peux pas vous entendre. Je cherche l'autre réponse. Voulez-vous m'accorder quelques minutes pour répondre? En chiffres ronds, c'est un montant d'environ $4,100,000.

M. BROOME: De sorte que le déficit total de l'exploitation aux États-Unis est d'environ 11 millions de dollars.

M. GORDON: D'une façon on pourrait dire qu'il s'élève à ce montant.

Le PRÉSIDENT: C'est un déficit brut?

M. BROOME: C'est le déficit total?

M. GORDON: C'est le déficit net.

M. BROOME: Il comprend les frais fixes?

M. GORDON: C'est ce que je viens de dire.

M. HOWE: Le rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, au chapitre de la situation financière du National-Canadien traite longuement d'ingérence politique et d'embranchements non rentables.

Le PRÉSIDENT: Je regrette, monsieur Howe. Je me suis trompé et je ne crois pas que l'on ait répondu à toutes les questions posées hier.

M. HOWE: Puis-je terminer ma question, vu que j'ai commencé à la poser?

Le PRÉSIDENT: Elle ne se rapporte pas aux questions d'hier?

M. HOWE: Elle se rapporte aux filiales des États-Unis et je me demande justement dans quelle catégorie elles se classent, si elles constituent des embranchements non rentables ou si c'est en raison d'ingérence politique qu'elles continuent à fonctionner.

M. GORDON: Ni l'une, ni l'autre. Comme je l'ai dit, l'analyse du trafic sur ces lignes se rapporte pas seulement au trafic à l'intérieur des États-Unis mais comprend aussi toutes les marchandises qui entrent au Canada. Le trafic est avantageux pour l'ensemble du réseau. Nous ne perdons jamais de vue cette exploitation afin d'avoir la certitude qu'il en est ainsi.

On nous a parfais demandé si nous devrions pas vendre ces lignes et nous en proposerions la vente sans hésiter si nous pouvions prouver et être certains que le résultat net de la vente serait avantageux pour nous. Notre étude nous a révélé jusqu'à maintenant que nous faisons mieux d'en continuer l'exploitation et d'en obtenir le rendement que nous avons actuellement.

M. HOWE: Ces chiffres représentent-ils un montant total?

M. GORDON: Je vous donne le montant net d'exploitation.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Si vous vendiez ces lignes, votre déficit serait grandement réduit?

M. GORDON: Non, et tout est là.

M. BROOME: Il ne diminuerait pas?

M. GORDON: Ce n'est pas facile à expliquer car, voyez-vous, nous devons essayer de deviner quel montant nous retirerions de la vente de ces lignes. C'est assez difficile de vendre une ligne de chemin de fer quand elle ne rapporte pas assez d'argent et je compromets peut-être nos chances en dévoilant

ces chiffres. Je ne pourrai certainement pas vendre une ligne qui accuse un déficit d'exploitation de 11 millions de dollars car, dès lors, mes perspectives de vente sont nulles.

M. BROOME: Croyez-vous qu'un acheteur éventuel vous ferait une offre sans consulter les chiffres au préalable? Alors pourquoi cela nuirait-il à la vente de cette ligne? Personne ne dira: voici 100 millions de dollars pour la ligne, dites-nous maintenant ce qu'elle rapporte.

M. GORDON: Ce serait une question de négociations. Quand nous parlons de la valeur marchande de la ligne, nous devons établir si nous pourrons prendre le montant de la vente et le placer de façon qu'il rapporte autant que les avantages que nous tirons de l'exploitation de la ligne. Quand on commence à penser à vendre une ligne de chemin de fer, il faut être fin renard et jouer une petite partie de poker. De sorte que plus vous dévoilez de chiffres, moins vous avez de chances de jouer cette partie de poker. Votre question n'a pas du tout diminué nos chances car j'ai déjà fait connaître ces chiffres à Détroit lors de la réunion annuelle de la *Grand Trunk Western*. Je l'ai fait en vue de prouver aux publics des États-Unis que nous subissons des pertes sur cette ligne et que nous devrons demander que des mesures soient prises pour la cessation de certains de nos services de voyageurs. Nous croyons qu'en prouvant par des chiffres qu'il y a déficit, nous avons de meilleures chances de convaincre la commission des services d'utilité publique et de faire approuver notre demande de cessation du service. Il faut coordonner tous ces éléments ensemble.

M. CHEVRIER: Êtes-vous au courant d'une situation différente du *New York Central*, qui faisait le service entre Roosevelttown, New-York et Ottawa. Des difficultés sont survenues et on a été obligé de le vendre.

M. GORDON: Oui, je suis au courant.

M. CHEVRIER: Et le National-Canadien en a acheté une partie.

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Quelle était la situation à ce moment-là? Vous en souvenez-vous?

M. R.T. VAUGHAN *(Adjoint au directeur général des Chemins de fer Nationaux du Canada)*: Ne s'agit-il pas de l'ancienne voie ferrée reliant Ottawa et Cornwall que nous avons achetée pour les rails quand la ligne a été vendue?

M. GORDON: Le *New York Central* a prouvé à la commission des transports que la ligne était déficitaire pour appuyer sa demande de cessation du transport de voyageurs. Ce n'est qu'après s'être libéré de la responsabilité du transport des voyageurs que l'on a pu vendre la ligne. Si nous étions en état d'essayer de vendre le *Grand Trunk Western*, il serait à notre avantage de nous libérer en premier lieu de toute responsabilité d'un service-voyageurs déficitaire et c'est ce que nous essayons de faire à l'heure actuelle.

M. PASCOE: M. Gordon dit que l'on songe à cesser le transport des voyageurs sur les lignes des États-Unis. Faut-il avoir la permission de la Commission des transports pour cela?

M. GORDON: Non de la Commission canadienne, mais nous devrons avoir la permission de l'*Interstate Commerce Commission* ou de la *Public Service Commission* des États-Unis. En d'autres termes, nous devons exposer notre cas aux autorités des États-Unis.

M. FORBES: Comment fonctionnez-vous aux États-Unis? Payez-vous le gouvernement des États-Unis pour avoir la permission d'exploiter une ligne dans ce pays?

M. GORDON: Non.

M. FORBES: Ou vous accorde-t-on une subvention pour le service que vous exploitez?

M. GORDON: J'aimerais bien qu'on nous en accorde. Nous devons compter seulement sur nos propres ressources. Nous fonctionnons comme n'importe quel autre chemin de fer et nous payons les mêmes impôts que les autres.

M. FORBES: Comment avez-vous commencé aux États-Unis? Comment avez-vous fait l'acquisition de ces lignes?

M. GORDON: Il nous faudrait remonter à 1910 pour répondre à votre question; cependant, je me ferai un plaisir de vous faire parvenir l'histoire des Chemins de fer Nationaux du Canada. J'avais vraiment l'intention d'en envoyer des exemplaires aux membres du Comité s'ils en désirent. Je ne sais pas si j'ai le droit de vous offrir gratuitement des exemplaires; si on pose des questions en Chambre à ce sujet, je devrai fournir des explications. Néanmoins, je serais heureux d'offrir gratuitement des exemplaires aux membres du Comité.

M. CHEVRIER: Quelle est la situation en ce qui concerne les salaires, les relations industrielles et ouvrières aux États-Unis?

M. GORDON: Naturellement, nous avons des contrats distincts en ce qui concerne notre propre main-d'oeuvre; mais tous les conflits qui s'élèvent aux États-Unis sont réglés exactement de la même façon qu'ils le sont par les autres chemins de fer. Nous avons eu des conflits particuliers avec les employés du *Grand Trunk*. Je crois que j'ai parlé de la grève que nous avons eue l'année dernière. N'en ai-je pas dit quelque chose dans le rapport? Je crois que je l'ai fait. Et il y a encore un conflit en cours de règlement avec les chemins de fer des États-Unis. Vous trouverez à la page 12 de mon rapport annuel une mention de la grève de la *Brotherhood of Railroad Trainmen* qui a empêché le chemin de fer *Grand Trunk Western* de fonctionner du 1er au 9 septembre. J'ajoute qu'il y a aux États-Unis un conflit avec les employés itinérants au sujet de demandes de modification des règlements de travail fixés par les chemins de fer des États-Unis, qui n'est pas encore réglé. Une commission présidentielle a été formée et nous sommes un des chemins de fer en cause dans le conflit.

M. CHEVRIER: Comment les taux se comparent-ils à ceux du Canada? Je veux parler des taux de salaire.

M. GORDON: J'aurais dû vous présenter M. Wilson qui est avec nous aujourd'hui. Il est le vice-président de la section du personnel et des relations ouvrières. J'ai pensé que sa présence nous serait utile.

M. W.T. WILSON *(Vice-président de la section du personnel et des relations ouvrières)*: Les taux sont beaucoup plus élevés aux États-Unis. Je ne généraliserai pas à ce sujet. Je veux parler des taux pour les employés itinérants et les employés sédentaires; les salaires moyens sont beaucoup plus élevés aux États-Unis qu'au Canada.

M. CHEVRIER: Quelle est la durée de ces contrats?

M. WILSON: Le dernier contrat était un contrat de trois ans; il a expiré en novembre dernier.

M. CHEVRIER: Est-ce celui qui vient juste d'être réglé?

M. WILSON: On s'est entendu sur les salaires et la question est maintenant à l'étude par la commission présidentielle, à Washington; je veux parler de la question de modification de règlements. Aux États-Unis, on dit que c'est la confirmation de l'entente; et elle est actuellement à l'étude, à la commission présidentielle. Les séances ont lieu actuellement.

M. FISHER: Monsieur Gordon, j'ai l'impression que vous avez énoncé un principe il y a quelques instants et j'aimerais vérifier avec vous. Quand vous avez répondu à M. Broome, vous avez dit qu'en envisageant la question du *Grand Trunk Western,* vous vous demandiez si le placement vous rapportait cinq pour cent. Que vouliez-vous dire au juste?

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

M. FISHER: Mais vous avez dit quelque chose du genre.

M. GORDON: Non.

M. BROOME: C'est moi qui ai parlé de cinq pour cent.

M. GORDON: C'est vrai, M. Broome a dit cela mais pas moi.

M. FISHER: Examinez-vous tous les placements en vous demandant s'ils rapporteront un certain pourcentage chaque année ou essayez-vous d'obtenir un intérêt qui se rapproche du taux moyen d'intérêt?

M. GORDON: Que voulez-vous dire par l'examen de tous les placements?

M. FISHER: Je ne voudrais pas détourner la discussion mais, en ce qui concerne ce chemin de fer, il y a un certain élément de perte à considérer.

M. GORDON: Je pourrais peut-être vous expliquer les choses de la façon suivante. Quand nous avons un nouveau projet, nous en faisons une analyse afin de déterminer s'il peut nous rapporter au moins 15 p. 100, ce qui comprend naturellement les frais d'intérêt et autres éléments; nous calculons qu'un projet ne peut se justifier que s'il rapporte 15 p. 100, c'est ce que nous appelons un projet dont le coût s'amortit de lui-même; c'est en quelque sorte une mesure que nous employons pour notre propre satisfaction quand nous examinons de nouveaux projets. Je ne veux pas dire que nous y arrivons dans chaque cas mais, quand un projet ne rapporte pas 15 p. 100, la direction l'étudie du point de vue des besoins du public et autres éléments de même genre. Si le projet rapporte 15 p. 100, nous le mettons à exécution.

M. FISHER: Vous avez fait un placement de 26 millions de dollars dans l'hôtel Reine Elizabeth et à ce moment-là vous saviez que ce placement vous rapporterait 15 p. 100?

M. GORDON: C'est exact, nous avons placé ce montant.

M. BROOME: Le principal inconvénient du National-Canadien, d'après ce que vous l'avez dit hier, c'est qu'il constitue un réseau hétérogène de chemins de fer qui, pris individuellement, ne pourraient pas constituer un ensemble homogène comme le Pacifique-Canadien; c'est peut-être le plus grand inconvénient. Diriez-vous que vos lignes des États-Unis sont très hétérogènes?

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: Cet état de choses n'a-t-il pas pour effet de disperser les efforts et l'argent? N'aurions-nous pas un réseau plus homogène et plus équilibré si nous n'avions pas de lignes aux États-Unis?

M. GORDON: Voici mon explication de la question. Si nous étions libres de le faire et que nous pensions à acheter des lignes aux États-Unis, je dirais non et non à aucun prix. Nous ne songeons pas à acheter des lignes aux États-Unis dans les circonstances actuelles. Je considère seulement le fait que les lignes existent.

M. BROOME: Mais j'ai l'impression que vous l'administrer tâche de se défaire de ces tronçons qui ne sont pas rentables. Je crois que, non seulement vous avez de ces lignes au Canada, mais aussi aux États-Unis.

M. GORDON: Oui, elles ont des racines remontent au début du siècle et nous nous faisons notre possible pour leur faire rapporter le maximum de bénéfices pour l'avantage de tout le réseau. Comme je l'ai déjà dit, si nous pouvions les vendre à un prix qui nous assurerait un meilleur profit, nous le ferions.

M. BROOME: Que pensez-vous des lignes où vous avez enregistré une perte?

M. GORDON: N'y a-t-il pas une expression qui s'emploie dans l'Ouest: «Nous tenons le boeuf par la queue»?

M. BROOME: Pourquoi ne pas le laisser aller?

M. GORDON: Si vous le laisser aller, ordinairement vous vous faites mal. Vous avez peur de le tenir et peur de le laisser aller.

Le PRÉSIDENT: De même qu'au Canada, vous êtes assujétis à certains règlements sur le transport aux États-Unis en ce qui concerne le retranchement de certaines lignes.

M. BROOME: J'ai une autre question à poser. Les chemins de fer des États-Unis ne vous entraînent-ils pas dans des domaines comme les taux de salaires, le nombre de chauffeurs sur les locomotives diesel et autres complications que vous n'auriez pas si vous vous débarrassiez de ces lignes? Ne retireriez-vous pas des avantages que vous ne pouvez pas évaluer en dollars et en cents si vous vous débarrassiez de vos lignes aux États-Unis?

M. GORDON: Oui, si nous nous en débarrassions.

M. BROOME: Pourquoi ne pas les laisser aller? Pourquoi ne pas les vendre pour la valeur des immeubles et des déchets?

M. GORDON: Il faut se rappeler une chose. Ce n'est pas une question que la direction est libre de régler. En règle générale, la direction du National-Canadien peut disposer des propriétés dans le cours normal des choses; mais, si vous voulez liquider une partie importante du chemin de fer, je suis certain,—du moins, c'est mon sentiment,—qu'il nous faudrait l'autorisation du gouvernement et je ne sais pas si le ministre des Finances nous la donnerait.

M. BROOME: Je m'excuse, je n'aurais pas dû dire cela.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous nous éloignons un peu de notre ordre du jour. Nous devons discuter le rapport et ce qui a été fait des lignes de chemin de fer que nous possédons; nous ne sommes pas ici pour trouver si l'on doit continuer à exploiter des lignes ou les laisser aller.

M. BROOME: C'est en raison du fait que ces lignes contribuent grandement à augmenter le déficit.

Le PRÉSIDENT: Mais les liquider ne règlerait pas le problème.

M. BROOME: Cela réduirait le montant du déficit.

M. FISHER: C'est un sujet intéressant à discuter.

Le PRÉSIDENT: Il est peut être intéressant mais il n'est pas à propos.

M. HORNER *(Acadia)*: Il semble qu'il se rapporte au matériel.

M. CATHER: Nous avons surtout parlé du *Grand Trunk Western?* Qu'arrive-t-il de la ligne qui va jusqu'à New-London?

Le PRÉSIDENT: Le *Central Vermont.*

M. CATHERS: Cette ligne est-elle rentable?

M. GORDON: Elle est à peu près dans la même situation que le *Grand Trunk Western.* Nous estimons qu'elle nous rapporte encore un bénéfice mais il est mince.

M. CREAGHAN: Quels sont les frais généraux dans le cas de ces lignes des États-Unis?

M. GORDON: Il n'y a pas de frais généraux. Nous avons des directions distinctes pour les lignes des États-Unis. Je suis président du *Grand Trunk Western* mais il n'y a pas de frais généraux supplémentaires.

M. CREAGHAN: Mais votre propre conseil d'administration doit tenir compte des éléments américains?

M. GORDON: Les lignes des États-Unis ont leur propre conseil d'administration et la société-mère n'a affaire à eux que lors de la réunion annuelle. Le *Grand Trunk Western* et le *Central Vermont* ont tous deux leur propre conseil d'administration.

M. CREAGHAN: A titre de haut fonctionnaire, devez-vous vous rendre à Washington de temps à autre et vous occuper de conflits au sujet des salaires?

M. GORDON: Non, les filiales règlent leurs propres affaires quoique nous les conseillons à l'occasion. Ce sont leurs propres fonctionnaires qui dirigent les négociations. Elles ont leurs propres conseillers juridiques et une organisation complète.

M. FISHER: Puis-je demander si le *Grand Trunk Western* fait concurrence aux chemins de fer américains en ce qui concerne le marché de la région Chicago-Détroit? Cette ligne n'est-elle pas considérée comme une exploitation inférieure?

M. GORDON: Au contraire, nous avons une exploitation très haut cotée dans cette région et notre service, surtout en ce qui concerne le commerce de l'automobile, est vraiment considéré comme un service de première classe.

M. FISHER: Puis-je poser une question au sujet des installations et du matériel?

M. GORDON: Un instant, je vous prie. J'aimerais terminer les questions d'ordre général d'abord. Je m'excuse, je ne m'étais pas rendu compte qu'il y avait d'autres réponses. Nous pourrions les terminer et revenir au rapport après. La réponse suivante se rapporte à une question sur les céréales. Elle est pour le docteur Horner ou pour M. Horner. Il s'agit d'un tableau qui donne un exposé détaillé sur les céréales. J'ai le tableau et aussi une copie que vous pouvez examiner.

Voici le tableau:

TRANSPORT DES CÉRÉALES—1960-1959
(Réseau du National-Canadien)

	1960		1959		Augmentation ou (diminution) des recettes
	Tonnes	Recettes	Tonnes	Recettes	
		$		$	$
RÉGION DE L'OUEST					
Céréales des régions de l'Ouest à des taux statutaires ou connexes	6,600,000	27,000,000	6,800,000	28,400,000	(1,400,000)
Toutes les autres céréales des régions de l'Ouest	300,000	1,300,000	300,000	1,000,000	300,000
Total de toutes les céréales des régions de l'Ouest	6,900,000	28,300,000	7,100,000	29,400,000	(1,100,000)
AUTRES RÉGIONS QUE LA RÉGION DE L'OUEST					
Total des céréales transportées complètement par chemin de fer à partir de la baie, d'un lac ou d'un port du fleuve; complètement par chemin de fer de la Tête des Lacs et à partir de l'Ouest jusqu'à des ports de l'Est pour l'exportation	592,887	2,993,995	824,441	4,235,031	(1,241,036)
Toutes les autres céréales (Marché intérieur, marché des É-U., etc.)	1,184,383	8,406,005	1,837,305	11,764,969	(3,358,964)
Total pour le réseau	8,677,270	39,700,000	9,761,746	45,400,000	(5,700,000)

NOTE I:

Baie signifie des points d'expédition comme Midland et Owen-Sound.
Lac signifie points d'expédition comme Toronto.
Port du fleuve signifie des points d'expédition comme Kingston (Ont.)
La Tête des Lacs signifie Port-Arthur et Fort-William.

J'ai un autre tableau qui se rapporte au nombre total d'employés dans tous nos services depuis l'année 1956 et qui offre aussi une comparaison entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Ces chiffres sont extraits des rapports annuels des deux compagnies.

Nombre total d'employés dans tous les services

Année	*P.-C.*	*N.-C.*
1956	90,499	126,639
1957	89,720	124,620
1958	82,853	113,086
1959	79,882	111,538
1960	74,037	104,155

J'ai aussi calculé le pourcentage de diminution et j'ai constaté qu'il est à peu près le même dans les deux cas.

M. CREAGHAN: C'est la réponse à la question que j'ai posée à la fin de l'après-midi d'hier.

M. GORDON: Il y a aussi la question de M. Broome, qui voulait savoir combien de demandes ont été présentées à la Commission des transports au cours des deux dernières années pour la cessation de certains services de passagers, combien de ces demandes ont été approuvées et combien ont été rejetées. En 1959, 12 demandes ont été faites et elles ont toutes été accordées; en 1960, il y a eu 14 demandes dont 12 ont été accordées et 2 ont été refusées.

Il y a eu une question au sujet de la gare de triage de Moncton. Je ne me rappelle pas qui l'a posée mais je crois que c'est M. Creaghan. La réponse c'est qu'au cours d'une journée de pointe, le nombre maximum de wagons aiguillés à la gare de triage de Moncton a été de 1,935; c'était le 20 mars 1961. La cour a une capacité de 3,000 wagons; pour en déterminer la grandeur, on s'est fondé sur le nombre maximum atteint en 1955, soit 2,000 wagons, plus l'augmentation de 50 p. 100 prévue pour les 20 ou 25 prochaines années.

Je tiens à ajouter qu'on aurait tort de penser qu'une capacité de 3,000 wagons est beaucoup trop grande si on la compare au maximum de 2,000 wagons, car les frais essentiels de la gare de triage se rapportent aux installations fondamentales et l'expansion ne nécessite qu'une parcelle de terrain où des voies ferrées peuvent être installées à la hâte. Le prix de base d'une cour de 2,000 wagons n'a pas de rapport avec le prix d'une cour de 3,000 wagons. Il n'est pas dans la même proportion.

Pour ce qui est de la question de M. Howe qui se rapporte à la ventilation du montant de 100 millions de dollars que j'avais déclaré être les économies nettes résultant des améliorations aux immobilisations, j'ai ici cette ventilation et j'aimerais la déposer, si vous le permettez.

La voici:

MONTANT APPROXIMATIF DES ÉCONOMIES NETTES RÉALISÉES EN 1960 PAR SUITE DU PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS DE 1952 À 1960

Main-d'oeuvre	$107.6 millions	
Pensions	6.8	
Santé et bien-être	1.6	
Économies totales sur la main-d'oeuvre et les avantages sociaux		$ 116.0 millions
Matériel		26.4
Économies brutes		$ 142.4 millions
Moins: Amortissement et intérêt de 600 millions de dollars (voir plus bas)		42.3
Économies nettes attribuables aux améliorations des immobilisations		$ 100.1 millions
Total des immobilisations		$1,700.0 millions
Moins: montant applicable aux remplacements directs		1,100.0
Amélioration des immobilisations		$ 600.0 millions
Résumé des améliorations aux immobilisations		
Diésélisation, pièces de rechange et installations		$ 450.0 millions
Gares de triage à butte et autres		70.0
Machinerie pour la voie ferrée et pour l'atelier		25.0
Commande centralisée de la circulation		10.0
Prolongement de voies d'évitement		10.0
Traverses traitées, partie des placements pour les rails, etc.		35.0
Total		$ 600.0 millions

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres réponses? Avez-vous eu une réponse à votre question, monsieur Grills?

M. GRILLS: On devait nous donner le détail du personnel de surveillance.

M. GORDON: J'étais moi-même un peu mêlé à ce sujet. M. Fisher a demandé pourquoi le nombre d'employés du Pacifique-Canadien semblait beaucoup plus

élevé que le nôtre. M. Wilson pourra peut-être répondre à cette question. J'ai laissé entendre que c'était ce que j'ai appelé une anomalie statistique entre les deux façons de faire les rapport et j'ai constaté que c'était bien ça. M. Wilson vous en expliquera la raison.

M. VAUGHAN: M. Creaghan a posé une question pour laquelle nous n'avons pas encore la réponse.

M. GORDON: Vous l'aurez plus tard. M. Wilson traitera de la question finale ici.

M. WILSON: Si j'ai bien compris, on a demandé pourquoi dans le rapport du Bureau fédéral de la statistique, on lisait que pour la catégorie nº 2 du National-Canadien les professionnels et leurs adjoints étaient au nombre de 1,290, tandis que la Pacifique-Canadien n'en avait que 361. Il y a différentes manières de grouper les employés dans ces diverses catégories. Voici une brochure sur la classification qui a été adoptée par le Bureau fédéral de la statistique en 1956. Dans la catégorie nº 2, place les employés suivants: analyste du rail, architecte adjoint, ingénieur adjoint, aide d'arpenteur, chimiste, dessinateur, préposé aux instruments, adjoint de laboratoire, porte-mire et autres employés. C'est là le groupe dont on parle dans le livre. A notre avis, il y a un grand nombre d'employés qui se rangent actuellement dans cette catégorie de professionnels ou semi-professionnels et qui ne sont pas compris dans la classification détaillée du livre. J'en ai la liste ici. Ils comprennent, entre autres, les techniciens en radiographie, les adjoints techniques, les agents de personnel, les agents des relations ouvrières, les analystes de salaires, le surintendant des pensions, les préposés aux méthodes, les analystes des méthodes et tous les employés qui s'occupent de l'interprétation intégrée des données et qui n'étaient pas en grand nombre avant 1956.

Si vous prenez les catégories nºs 1, 2 et 3 qui sont données dans la publication du bureau fédéral de la statistique et si vous les additionnez ensemble pour le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, vous constaterez que le nombre d'employés du National-Canadien compris dans ces trois catégories s'élève à 3,422 employés et celui des employés du Pacifique-Canadien, à 2,206. La proportion entre les deux compagnies est de 40-60. En examinant attentivement les chiffres, on découvre que, dans la catégorie 3, qui comprend les chefs, les chefs adjoints et les commis surveillants, le National-Canadien en a déclaré 844 et le Pacifique-Canadien, 854. Il est évident que quelques-unes des personnes que le Pacifique-Canadien a inscrites dans la catégorie nº 3 sont du genre que nous aurions et avons inscrites dans la catégorie nº 3.

En raison de cette anomalie statistique, deux des fonctionnaires de mon département ont conféré en octobre 1959 avec M. A.L. Brown, directeur de la section du transport et de la finance publics du Bureau fédéral de la statistique et lui ont fait remarquer que cette classification,—de fait toutes les 79 classes,—devrai être examinée de nouveau et modifiée. De concert avec M. Brown et d'autres fonctionnaires du Bureau fédéral de la statistique, nous sommes à reviser cette liste qui a été publiée en 1956.

M. FISHER: Quel effet aura le changement sur les régions? Cela embrouillera-t-il davantage la situation?

M. GORDON: Une minute, je crois que le point que vous avez soulevé est très justifié. C'est-à-dire que les analyses statistiques qui paraissent dans les rapports du Bureau fédéral de la statistique tendent à créer de la confusion ou à induire en erreur car elles ne comparent pas des choses semblables.

M. FISHER: En effet.

M. GORDON: Votre question est bien juste. Il y a deux choses à dire à ce sujet. Nous avons présenté notre point de vue en octobre 1959, comme l'a dit M. Wilson. A la suite de cette demande, nous obtiendrons au moins que les

comparaisons se fassent entre des choses de même nature. Je prends aussi une note pour avertir tous nos préposés aux statistiques et à la comptabilité qu'à l'avenir, les chiffres seuls ne suffiront pas et que, quand nous ferons des rapports statistiques, nous devrons vérifier avec le Pacifique-Canadien pour savoir si la base est la même. Ce qui arrive à l'heure actuelle, c'est que chaque entreprise dit qu'elle a raison. Je vais faire cesser cette façon d'agir et voir à ce que les mêmes choses soient examinées pour qu'il ne naisse pas de confusion.

M. FISHER: Je ne veux pas m'étendre sur le sujet, mais si l'on étudie ces données statistiques et qu'on les compare année par année, on constate que le Pacifique-Canadien semble avoir beaucoup d'avantages en ce qui concerne un rapport moins élevé d'emplois, particulièrement pour ce qui est des cantonniers. Si vous devez examiner un domaine comme celui-là, je propose que vous examiniez tous les domaines figurant dans la classification. Par exemple, j'aimerais savoir s'il est juste ou non de comparer les cantonniers du Pacifique-Canadien et deux du National-Canadien.

M. GORDON: Nous essaierons de le faire. J'admets que c'est ce que nous aurions dû faire. Si nous constatons alors que nos rapports sont différents, nous pourrons en donner la raison. Aussi longtemps que la statistique ne sera pas basé sur les mêmes données, il ne peut y avoir que de la confusion et des suppositions erronées. Je crois que vous avez tout à fait raison.

M. FISHER: Dans la partie 6 des données statistiques sur l'emploi, juste en haut, il y a une comparaison qui indique,—et là encore il s'agit du jugement d'un lecteur profane,—que le National-Canadien paie des salaires plus élevés et obtient moins de rendement en termes de travail. A ce sujet aussi, j'aimerais que vous fassiez des recherches, afin que nous ayons une explication de ces différences.

M. GORDON: Je veux bien. M. Wilson me dit que le Pacifique-Canadien est maintenant prêt à collaborer avec nous pour rectifier ces anomalies et établir des données statistiques qui puissent se comparer.

M. CARTER: Avant de laisser le sujet des données statistiques et de la classification des employés, j'aimerais savoir si ces données incluent aussi les lignes des États-Unis?

M. GORDON: Elles ne concernent que les lignes canadiennes.

M. CARTER: Seulement les canadiennes?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Pouvons-nous revenir au rapport annuel? On y lit qu'entre Edmonton, Winnipeg et le Tête des Lacs, un système de communication par radio d'une extrémité à l'autre, a été établi. L'introduction de ce système peut-il influencer l'exploitation future en ce qui concerne le nombre d'employés?

M. GORDON: L'application de la radio dans le domaine des opérations ferroviaires n'a pas fin première de diminuer la main-d'œuvre. Elle est destinée à améliorer le service du chemin de fer. Elle peut améliorer beaucoup les conditions de travail pour la main-d'œuvre. Par exemple, si, par une nuit d'orage ou de tempête, les hommes ont des ennuis sur la voie, les cheminots peuvent être obligés de sortir et de parcourir un mille de distance, malgré le temps avant de pouvoir placer une fusée. Avec le système de radio-téléphone, ils peuvent maintenant communiquer de l'arrière du train avec le mécanicien et trouver ce qui ne va pas.

De cette façon, nous pouvons nous tenir constamment en communication. Le dispacheur peut aussi parler directement aux employés qui se trouvent dans le train. Cette installation assure beaucoup plus de souplesse et de commodité de travail aux équipes des trains.

M. FISHER: Cette innovation n'est donc pas considérée comme une mesure préliminaire qui permettra éventuellement d'éliminer un ou plusieurs employés des trains?

M. GORDON: Ce n'est pas notre intention. Ce n'est pas le but de cette innovation. La fin première, c'est d'aider à la marche des trains.

M. FISHER: Je vous ai posé une question au sujet des nouvelles méthodes que vous employez en ce qui concerne les techniques de recherche sur les opérations. Pouvez-vous nous dire s'il est vrai qu'il y a eu un roulement exagéré des préposés aux recherches.

M. GORDON: Vous parlez des préposés aux recherches?

M. FISHER: Vous avez de la difficulté à garder des préposés aux recherches dans cette division.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je dois quitter le Comité pour me rendre à une réunion. Je pourrais peut-être donner mon avis sur ce qui pourrait être fait. On le prendra pour ce qu'il vaut.

Il semble bien que nous ne terminerons pas aujourd'hui. A mon avis, il ne serait pas pratique de commencer à siéger avant deux heures et demie cet après-midi, comme ou l'a proposé hier, à moins, bien entendu que l'on ne veuille ajourner complètement à une heure jusqu'à la semaine prochaine.

Voilà ce que je voulais dire, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire que nous devrions ajourner complètement après avoir siégé de midi à une heure.

M. CHEVRIER: Jusqu'à la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Quel est votre désir à ce sujet? Si nous continuons une étude aussi détaillée, il ne sera pas possible de terminer ce soir, car il me semble que nous abordons une multitude de questions.

M. CHEVRIER: Si nous pouvons terminer ce soir, je suis bien prêt à siéger jusqu'à six heures.

M. FISHER: Je ne crois pas que ce soit possible.

M. CHEVRIER: Après ce qui c'est passé, je doute que nous y arrivions.

M. FISHER: M. Chevrier ne voulait pas le dire, mais il doit s'absenter pendant plusieurs jours la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Et vous aussi, vous devez vous absenter?

M. FISHER: Oui, lundi.

Le PRÉSIDENT: Nous regretterons votre absence.

M. FISHER: Je me demande si le Comité ne pourrait pas tenir compte de ces absences en fixant les réunions de la semaine prochaine.

M. CHEVRIER: Je pars pour trois ou quatre jours et je ne demande pas que l'on s'occupe de moi.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez probablement nommer quelqu'un pour vous remplacer.

M. CHEVRIER: Je crois que nous devrions continuer à tenir les réunions comme à l'ordinaire. Tout ce que je voulais dire, c'est que, s'il n'est pas possible de finir aujourd'hui, nous ne devrions pas siéger après l'appel de l'ordre du jour, c'est-à-dire de deux heures et demie à six heures. C'est là mon point de vue. Le Comité décidera peut-être que le mieux à faire sera de siéger jusqu'à une heure et d'ajourner ensuite jusqu'à la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Très bien, je vous remercie, monsieur Chevrier.

M. CATHERS: Monsieur le président, nous nous sommes entendus hier pour siéger de deux heures et demie à six heures et je ne vois pas pourquoi nous changerions notre programme.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'à ce moment-là nous croyions qu'il serait possible de terminer aujourd'hui. Si ce n'est pas possible, je ne m'oppose pas à ce que quelqu'un propose de finir à cinq heures ou à une autre heure.

M. FISHER: C'est une bonne idée.

M. BROOME: Cinq heures.

Le PRÉSIDENT: J'ai remarqué que la dernière heure est comme la dernière partie d'un sermon, on n'en retient pas grand-chose. Tout le monde est fatigué.

M. FISHER: Avez-vous un cheval de trois ans qui court quelque part ce soir?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. CATHERS: Il ne les fait pas courir à un âge aussi avancé.

M. BROOME: Monsieur le président, je propose que nous suspendions la séance lorsque la Chambre se réunira, que nous nous réunissions à deux heures et demie et que nous levions la séance à 5 heures.

M. FISHER: Très bien.

M. GORDON: Monsieur Fisher, vous parliez du roulement du personnel affecté aux recherches.

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Je ne sais pas si je puis confirmer que le roulement est anormal; mais nous avons un roulement assez considérable. La concurrence est très vive en ce qui a trait aux chargés de recherches et une partie de nos difficultés vient de ce que, lorsque nous avons initié un bon employé et qu'il devient connu, l'industrie privée lui offre un traitement plus élevé que ce que nous pouvons lui payer.

M. FISHER: J'ai soulevé cette question parce qu'une de mes connaissances a travaillé pendant plusieurs années pour le National-Canadien et qu'elle est maintenant à l'emploi du *Southern Pacific* ou de quelque autre chemin de fer américain. D'après ce qu'elle m'a dit, j'ai cru comprendre que le roulement était relativement considérable et que les offres des sociétés américaines étaient nombreuses et alléchantes. Cela doit représenter de grosses pertes pour votre chemin de fer et je me demande quelles mesures vous pourriez prendre pour freiner les départs.

M. GORDON: La seule mesure à prendre est de continuer à renchérir et nous ne trouvons pas cette mesure souhaitable. Nous avons pu combler les vacances et, en pratique, nous sommes généralement capables de découvrir assez d'hommes. Nous possédons une très bonne méthode pour entrer en contact avec les diplômés des universités. Un grand nombre d'entre eux viennent suivre chez nous un cours post-universitaire pendant quelques années et nous quittent ensuite. Nous ne nous estimons pas capables de renchérir sur les offres très alléchantes faites par les chemins de fer des États-Unis et par d'autres grandes industries. Nous devons nous accommoder de la situation du mieux que nous pouvons. Il est vrai que nous perdons du capital du point de vue du savoir et de l'expérience, mais nous n'y pouvons rien.

M. FISHER: En ce qui a trait à la question des installations et du matériel et compte tenu du fait que vous avez employé cette année une nouvelle méthode d'analyse, le régime d'amortissement pour les installations et le matériel est-il bien satisfaisante? Vous ne voyez aucune raison de modifier vos réserves d'amortissement en vue du remplacement des installations et du matériel que vous possédez actuellement?

M. GORDON: Je répondrais dans l'affirmative sous réserve d'un point encore très controversé au sein de la corporation des comptables. Il s'agit de l'inflation. Nos taux d'amortissement sont établis et ont été approuvés par la Commission des transports; ils sont fondés sur le prix d'achat du matériel.

S'il y a inflation et que la valeur du dollar baisse, les réserves d'amortissement ne seront pas suffisantes lorsqu'il nous faudra renouveler notre matériel. Personne, à ma connaissance, n'a pu résoudre ce problème de la valeur décroissante du dollar.

M. FISHER: Monsieur le président, je ne sais pas si c'est le bon moment pour poser cette question, et de fait je force un peu la note pour soulever le point suivant, mais j'ai étudié le rapport de la Commission royale Turgeon et l'une de ses recommandations, qui se trouve à la page 222, se lit comme il suit:

> Si l'on donne suite aux recommandations de la Commission royale, et si les améliorations et perfectionnements de l'avenir sont financés avec jugement et bon sens, il n'y a pas de raison pour que le National-Canadien soit de nouveau accablé de charges fixes excessives.

Si je comprends bien, les recommandations à cet égard ont été appliquées?

M. GORDON: A quelle page est-ce?

M. FISHER: A la page 222.

M. GORDON: Je répondrai brièvement que, de fait les recommandations de la Commission n'ont pas été appliquées, ou du moins pas toutes. La question a été discutée par la direction du chemin de fer et par le gouvernement, et la revision de la composition du capital instituée en 1952 ne donne pas suite à tous les vœux de la Commission. C'est pour ainsi dire un compromis.

M. FISHER: A la page 235 du rapport de la Commission, il y a au sujet de l'amortissement un paragraphe qui expose la situation du National-Canadien. D'après ce que vous nous avez dit au sujet de l'amortissement de l'outillage et du matériel, je suppose que l'attitude prise par le National-Canadien à ce moment-là était tout-à-fait erronée ou mal orientée?

M. GORDON: Non, je ne dirais pas cela. Les dirigeants du chemin de fer ont traité cette question selon les conditions de leur époque, mais si vous lisez l'alinéa 2*a*) qui suit vous verrez que:

> Le National-Canadien ne tient aucun inventaire des biens compris dans les voies ferrées et toute évaluation desdits biens susceptibles de dépréciation prendrait beaucoup de temps et d'argent.

Voilà quelle était la situation et c'est cet inventaire que nous avons entrepris depuis. Je ne voudrais pas laisser l'impression que mon mémoire a pour but de critiquer mes prédécesseurs. Ces derniers ont fait face aux problèmes de leur époque; ce qu'ils ont fait était parfaitement honnête dans les circonstances.

M. FISHER: Oui, mais je voudrais connaître les circonstances actuelles. Nous en sommes à la question des installations et du matériel et j'aimerais savoir où nous en sommes aujourd'hui au chapitre de l'amortissement de ces biens?

M. GORDON: Je vais vous dire où nous en sommes. Depuis l'adoption des règlements relatifs à l'uniformité de la comptabilité, en 1956, nous imputons sur nos frais d'exploitation le plein montant de l'amortissement conformément à la formule établie à cette époque-là. Cette formule répondait et répond encore aux normes de la comptabilité d'hier et à celles d'aujourd'hui. Le seul commentaire que j'aimerais faire à ce sujet,—et remarquez bien que c'est un commentaire tout-à-fait personnel, car j'ai mon opinion à ce sujet,—c'est sur la méthode courante qui est employée par une industrie ou par toute industrie, non seulement par celle des chemins de fer mais par n'importe quelle industrie, et qui consiste à accumuler des réserves d'amortissement; cette méthode pose un grave problème. N'y a-t-il pas lieu pour le corps professionnel des comptables d'élaborer, dans le cadre de ses principes régissant l'amortissement, une

formule qui tienne compte de la valeur décroissante du dollar. J'ai donné une causerie sur ce sujet à Montréal et je serais heureux de vous en faire parvenir le texte. Cette causerie a créé un certain émoi dans le monde des comptables. Il y a là aujourd'hui un point d'interrogation bien défini et les opinions sont très partagées. Je ne veux pas dire que mon opinion est la bonne, mais c'est mon opinion.

M. FISHER: Étant donnée que le Comité devra étudier toute cette question et vu l'exposé que vous avez fait, comment avez-vous présenté cette question à la récente Commission royale d'enquête sur les transports? Pourriez-vous me dire où me reporter? J'ai essayé de le trouver et je n'y ai pas réussi.

M. GORDON: Cette question n'a pas été soulevée dans notre exposé. Nous avons jugé que cette question n'intéressait que nous et le gouvernement et qu'elle n'a aucune portée sur le problème des chemins de fer. C'est simplement une question de comptabilité entre nous et le gouvernement et tout ce qu'on pourrait dire à ce sujet n'influerait pas sur l'industrie du chemin de fer en général; cela ne ferait que modifier les résultats de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada du point de vue de leurs relations avec le gouvernement. Si j'ai fait cette déclaration c'était pour vous expliquer comment, à mon avis, les déficits des chemins de fer Nationaux se produisent. J'espère que j'ai réussi à vous convaincre qu'ils ne dépendent pas de l'administration actuelle.

M. FISHER: Vous avez certainement réussi à créer cette impression; mais la Commission royale n'étudiait-elle pas d'une façon globale les problèmes du National-Canadien, du Pacifique-Canadien et d'autres chemins de fer, plutôt que de les étudier séparément et certaines de ses recommandations ne sont-elles pas faites,—du moins c'est ce que je crois,—avec l'intention d'améliorer la situation du National-Canadien, du Pacifique-Canadien et des autres chemins de fer? Le point en question ne représente-t-il pas un élément important de son étude?

M. GORDON: Nous n'étions pas de cet avis; cela n'aurait fait que compliquer les séances de la Commission si nous avions exposé un problème propre au National-Canadien et qui n'intéresse en rien les autres chemins de fer. La Commission avait pour mission d'étudier le problème de l'industrie ferroviaire dans son ensemble. Nos problèmes de comptabilité, qui n'intéressent que nous et le gouvernement, n'auraient aucune portée sur la question de l'industrie ferroviaire; bref, quels que soient nos rectifications comptables en vue de révéler les résultats véritables de l'exploitation du National-Candien, elles ne modifieraient pas nos frais et n'influeraient aucnuement sur le tarif-marchandises. Permettez-moi aussi de vous rappeler qu'à toute audience de la Commission des transports au sujet des tarifs-marchandises, c'est toujours le Pacifique-Canadien qui sert de mesure.

M. FISHER: Vous avez évoqué un chiffre hypothétique qui laisse entendre que si vous effectuez cette rectification comptable, le National-Canadien se trouverait dans une situation financière beaucoup plus intéressante à la fin de chaque année. De fait, le déficit de cette année serait bien faible. Cela aurait certainement une grande portée sur le genre de subvention que la Commission recommanderait.

M. GORDON: Pas du tout, parce que, quel que soit le tableau des bénéfices que je pourrais imaginer, même en apportant ces rectifications comptables dont j'ai parlé, ces bénéfices ne suffiraient pas à payer des dividendes comme le Pacifique-Canadien en paie à ses actionnaires. Ce serait un excédent. De plus, il ne faut pas oublier que la loi nous oblige à payer un dividende de 4 p. 100 sur les actions privilégiées.

M. BROOME: Vous pouvez réaliser un bénéfice de 3 p. 100 sur tout le capital investi.

M. FISHER: Toute cette discussion est venue de cette question d'amortissement des installations et du matériel. Je voulais être sûr de bien la comprendre.

Vous dites dans ce paragraphe:

> L'achat de terrain pour la gare de triage de Toronto et les voies d'accès s'est poursuivi; la préparation des plans techniques préliminaires a également progressé.

Dois-je comprendre, d'après ce que vous nous avez dit il y a deux jours, que vous vous demandez maintenant si l'entreprise à Toronto n'est pas trop considérable ou si elle est satisfaisante?

M. GORDON: Oui, mais cela ne changera rien à l'acquisition de terrain. Nous sommes bien convaincus que l'étendue de terrain que nous voulons sera nécessaire. Ainsi, par exemple, on aura certainement besoin de voies d'accès, et nous avons établi la grandeur de la cour en prévision des terrains dont nous aurons besoin. Elle est peut-être trop grande pour le moment, mais il est quand même préférable d'acheter aujourd'hui en songeant à l'expansion possible d'ici 25 ou 30 ans. Nous voulons prévoir pour au moins 25 ans parce que, si nous aménageons cette cour et que nous laissons construire aux alentours, il en coûtera énormément cher plus tard pour régler la situation. Ce sont les difficultés auxquelles nous avons dû faire face. C'est sur ce point qu'on pourrait critiquer l'ancienne administration. Les cours de Toronto ont été aménagées d'une façon telle qu'il est devenu impossible de les agrandir. Il aurait fallu des milliards de dollars pour exproprier autour d'elles, ce qui nous a obligés à les liquider et à recommencer à neuf. La cour que nous aménageons actuellement au nord de Toronto éliminera une demi-douzaine de cours plus petites situées un peu partout dans la ville.

M. FISHER: Quels sont vos projets en ce qui a trait à cette installation particulière; visent-ils à la récupération de quelque somme sur la valeur des terrains?

M. GORDON: Nous les mettrons en vente. C'est une question que nous avons analysée et étudiée, soigneusement et plusieurs personnes se disent intéressées à ces terrains. Cela va ouvrir de nouveaux horizons.

M. FISHERS Prenez-vous bien soin de vous assurer que, quelle que soit votre façon de procéder dans la région de Toronto, ce sera conforme aux plans des autorités métropolitaines pour l'aménagement de routes, de promenades, de parcs, et ainsi de suite?

M. GORDON: Nous travaillons en étroite collaboration avec ces autorités, et la commission métropolitaine, je ne sais pas si c'est son nom mais nous pouvons l'appeler «métro», a de fait approuvé nos plans.

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

M. CREAGHAN: J'aurais une question. Si je comprends bien, vous avez trois ateliers principaux dans votre réseau: un à Montréal, un à Winnipeg et un à Moncton. Vous avez déjà répondu à certaines de mes questions sur les ateliers de Moncton, le jour d'ouverture de nos séances. Je me demande si j'ai raison de conclure, d'après les renseignements que je possède et qui me viennent de la direction du National-Canadien, que les ateliers du matériel à Winnipeg et à Montréal étaient de 12 p. 100 plus efficace que ceux de Moncton et que c'est à cause de cette formule que, en grande partie, les réparations importantes aux wagons ne sont plus confiées aux ateliers de Moncton. Quelqu'un pourrait-il expliquer comment les choses en sont venues là aux ateliers de Moncton?

M. GORDON: Je crois tout d'abord que votre conclusion est fausse. Ce n'était pas du tout la principale raison du transfert. La principale raison,

c'est qu'il n'est tout simplement pas logique d'exploiter un certain nombre d'ateliers de réparations importantes des wagons de voyageurs dispersés d'une extrémité à l'autre du réseau. Nous avons éliminé tous les ateliers sauf trois. Nous avions des ateliers de réparation des voitures de voyageurs à Moncton, à Saint-Malo, à la Pointe Saint-Charles, à London, à Transcona et à Fort-Rouge. Nous avons cessé les réparations à Fort-Rouge, à London, à Saint-Malo et à un autre atelier de Toronto, je crois que c'est à Leaside. Je vous demande pardon, les ateliers de Leaside ne s'occupent que des wagons-marchandises. Nous avons cessé de faire les réparations aux wagons-voyageurs à Moncton, ou du moins nous avons renoncé aux réparations importantes, pour la simple raison que nous n'avons pas besoin de ces ateliers.

La différence de 12 p. 100 s'explique, à mon avis, par le fait que les ateliers de Moncton n'étaient pas aussi bien outillés que les autres.

M. GRAYSTON: Ils n'étaient pas aussi grands, pas aussi bien aménagés et ne possédaient pas les installations modernes des nouveaux ateliers.

M. CREAGHAN: La direction avait révélé, m'a-t-on expliqué, que les 12 p. 100 d'inefficacité sont peut-être attribuables à la planification à long terme des dernières années pour améliorer les ateliers de Montréal et de Winnipeg.

M. GORDON: N'oubliez pas que, en ce qui a trait à n'importe quel atelier ou à n'importe quel travail mécanique, la meilleure façon d'obtenir de la production c'est d'outiller l'atelier. Pour que l'atelier soit efficace il faut que la productivité soit grande. Plus la productivité est grande par rapport aux installations et au matériel, plus le rendement est élevé.

M. CREAGHAN: Si un grand nombre de wagons-voyageurs ont besoin de réparations, le chemin de fer devra-t-il, après avoir réduit le nombre des ateliers, qui ne fonctionnent maintenant que 5 jours par semaine, faire travailler jour et nuit un même atelier en employant trois équipes.

M. GORDON: Les ateliers de Moncton peuvent, si j'ai bien compris, faire toutes les réparations de moindre importance que vous puissiez prévoir.

M. CREAGHAN: Je pensais surtout aux effects que cela aura sur les ateliers de Winnipeg et de Montréal qui sont les deux seuls à faire les réparations importantes? Je sais bien que vous avez peut-être investi plusieurs millions de dollars en outillage moderne dans ces deux ateliers et que, pour que cet outillage soit rentable, vous devrez peut-être embaucher des équipes supplémentaires. Je voudrais tout d'abord savoir si les ateliers secondaires travaillent des heures régulières, c'est-à-dire s'il n'y a qu'une équipe par jour? Les heures sont-elles les mêmes d'un bout à l'autre du Canada?

M. GORDON: En règle générale, oui; mais il arrive que ces ateliers travaillent des heures supplémentaires aux périodes de pointe.

M. CREAGHAN: Mais ils travaillent normalement de sept heures du matin à cinq heures de l'après-midi?

M. GORDON: Si la situation devenait chronique quant aux heures supplémentaires, il serait évident que les installations sont insuffisantes. Mais nous n'en sommes pas encore là.

M. CREAGHAN: Est-il question de n'avoir un jour qu'un atelier principal et d'utiliser à pleine capacité cet outillage coûteux en faisant travailler deux ou trois équipes?

M. GORDON: Parlez-vous de tous les ateliers ou simplement des ateliers chargés de la réparation des wagons-voyageurs?

M. CREAGHAN: Des ateliers chargés de la réparation des wagons-voyageurs. Je sais que la Société Air-Canada a un grand atelier qui fait toutes les réparations.

M. GORDON: Les grandes réparations de voitures à voyageurs sont maintenant restreintes aux ateliers de Montréal et de Winnipeg. Nous espérons que les réparations de ce genre continueront de se faire à Winnipeg et à Montréal.

M. CREAGHAN: Cela veut-il dire que si le trafic-voyageurs augmente, comme nous l'espérons tous, ces deux ateliers devront travailler à deux équipes plutôt que de travailler des heures supplémentaires.

M. GORDON: Nous ne pouvons prévoir aucune augmentation du trafic-voyageurs qui puisse dépasser la capacité de ces ateliers. Nous pouvons faire face à toute augmentation possible.

M. CREAGHAN: Ma dernière question porte encore sur le déplacement, aux ateliers de Moncton. Comme vous le savez, il y a eu du mécontentement chez le public, chez les habitants de la ville et chez les travailleurs, et je me demande jusqu'à quel point il serait important d'avoir des wagons-voyageurs disponibles en cas d'urgence, de guerre ou de quelque événement semblable. Vous avez à Moncton un abri de 27 acres aménagé surtout pour les grandes réparations de wagons-voyageurs, et vous vous trouverez dans l'embarras si tout est centralisé dans un autre endroit.

J'admets que l'an dernier vous avez envoyé à réparer 200 wagons-marchandises; cet envoi a été très bien vu dans les Maritimes et a fourni beaucoup de travail. Il n'a pas toutefois occupé les électriciens, les plombiers, les rembourreurs et les artisans de tous métiers qui travaillent normalement à la réparation des wagons-voyageurs. Vous avez là de l'outillage qui représente un placement considérable peut-être fait avant même que le National-Canadien soit reconnu par une loi. Est-ce un sage décision de l'administration que de laisser tout cet outillage inemployé?

M. GORDON: On a analysé tous ces facteurs et l'analyse économique révèle qu'il est plus avantageux de faire les réparations importantes à Montréal et à Winnipeg et de cesser d'employer les ateliers de Moncton à cette fin, même si cela signifie que l'outillage est plus ou moins destiné à la récupération.

M. CREAGHAN: Je voudrais vous faire remarquer l'importance de ce point, parce que nous avons abondamment discuté des lettres reçues, les devoirs des députés, leurs responsabilités et la situation dans laquelle ils se trouvent. Je vous ai déjà dit que j'avais reçu des lettres et des télégrammes à ce sujet. J'en ai parlé à la Chambre et je l'ai mentionné hier au cours des délibérations du Comité.

On a parlé de ce qu'un député doit faire des lettres circulaires. En ce qui a trait à cette question du déplacement des réparations, de Moncton à Winnipeg, je crois savoir que moins de 5 p. 100 des employés en cause pourraient exercer leur droit d'ancienneté mais ils ne le font pas parce qu'ils ne peuvent se le permettre. Ces employés m'ont dit qu'ils devaient déménager à leurs propres frais. J'ignore si, en vertu du règlement 28, ils ont le droit d'exiger une permutation et de forcer les chemins de fer à payer leur déménagement. Il me semble qu'un bon employeur le ferait, surtout dans le cas des personnes qui comptent plusieurs années de service mais dont les droits de priorité sont peu élevés. Depuis la diésélisation de 1950, ces personnes ont changé de métier. Elles travaillent peut-être depuis 30 ans pour les chemins de fer mais elles ne comptent que 10 ans d'ancienneté à cause de la diésélisation. Cela a créé de sérieuses difficultés surtout à l'employé âgé de plus de 40 ou de 50 ans, et il est le seul à bénéficier des privilèges de l'ancienneté.

M. GORDON: Vous avez touché fort à propos l'un des plus graves problèmes d'adaptation inévitables et dont j'ai déjà parlé. Nous sommes bien conscients de ces problèmes difficiles en ce qu'ils touchent nos employés et nous faisons de notre mieux pour atténuer les conséquences de ces adaptations. Il vient cependant un temps où elles ne peuvent être atténuées.

M. CREAGHAN: J'ai ici 960 cartes. Chacune est affranchie d'un timbre de deux cents; chacune m'est adressée; chacune comporte un message et chacune porte la signature d'un employé à plein temps du National-Canadien, son adresse et son occupation. Chaque carte critique cette décision de l'administration.

Le PRÉSIDENT: Les critiques sont-elles exprimées différemment?

M. CREAGHAN: Non, les cartes sont imprimées.

M. GORDON: Monsieur Creaghan, au risque de vous paraître indiscret . . .

M. CREAGHAN: Je n'ai pas répoudu à ces cartes. Je ne dispose pas des mêmes moyens que le National-Canadien pour répondre à des cartes de ce genre.

M. GORDON: Je pourrais faire signer deux millions de cartes au Canada en faveur d'un meurtrier, s'il arrivait que quelqu'un veuille faire signer des cartes. Vous pouvez faire signer des cartes à n'importe quel propos.

M. CREAGHAN: Je m'en rends compte. Je ne puis y répondre.

M. GORDON: Je le sais. Pourquoi ne les avez-vous pas envoyées à la direction?

M. CREAGHAN: Je ne crois pas que je puisse le faire, car il pourrait y avoir des représailles.

M. GORDON: Il n'y a pas de représailles. Vous connaissez certainement la direction mieux que cela. Dans le cas qui nous intéresse, les discussions au sujet du déplacement ont eu lieu entre la direction et les représentants autorisés des employés. Ces représentants connaissent toutes les circonstances qui motivent nos décisions et je suis absolument certain qu'ils reconnaissent que le changement était inévitable. Il est toutefois bien humain que les employés intéressés aiguillonnent les représentants syndicaux et disent: «Essayez de créer de l'agitation à Ottawa; voyez ce que vous pouvez faire». Ces représentants syndicaux sont dans une situation embarrassante. Ils ne peuvent faire autrement que de répondre aux instances des syndiqués et ils le font. Ils le font parce que l'employeur est le National-Canadien. Il n'en serait pas ainsi si le Pacifique-Canadien était en cause. C'est là que le problème se pose pour vous et pour nous.

Je vous dirai en passant que je préférerais de beaucoup discuter ce problème mutuel avec vous plutôt que de le voir soulever à la Chambre des communes et qu'il en soit question dans les journaux locaux ou nationaux, parce que les faits sont inévitablement déformés et on imprime des comptes rendus irréfléchis et peu sérieux. Je me rends compte des difficultés auxquelles vous devez faire face, mais je crois que vous seriez beaucoup mieux d'informer les personnes qui vous ont adressé ces cartes que vous allez discuter personnellement leurs cas avec la direction. Nous vous recevrons ainsi que tous les représentants que vous voudrez amener. Nous vous accorderons une audience d'une journée ou d'une semaine. A mon avis, il serait maladroit d'essayer de passer par-dessus la direction. Je ne dis pas que cela est votre faute.

M. CREAGHAN: La prochaine fois qu'il y aura une mise à pied à Moncton, j'accepterai votre invitation.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la Chambre se réunit; il est 11 heures. Nous n'avons pas fait beaucoup de progrès. J'espère qu'à notre retour, nous abattrons plus de besogne.

M. FISHER: A l'appui de M. Creaghan, j'ajouterai que j'ai reçu environ 200 cartes de Moncton et 25 ou 30 lettres sur le même sujet. Il me semble qu'il a soulevé une question intéressante.

Le PRÉSIDENT: Il y a quelques années j'en ai reçu 5,000; elles ont rempli le panier à papier et je n'ai répondu à aucune.

Le poste «Installations et matériel» est-il approuvé?

Un DÉPUTÉ: Non.

M. HORNER *(Acadia)*: J'avais une question à poser.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons donc fait aucun progrès ce matin.

M. HORNER *(Acadia)*: Je ne crois pas que cela soit exact.

M. FISHER: Il n'est pas juste de dire que nous n'avons pas fait de progrès, car nous avons obtenu des réponse et des renseignements.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre.

Avions-nous terminé l'étude du poste «Installations et matériel»?

M. HORNER *(Acadia)*: Il y a un point que j'aimerais éclaircir pour ma propre satisfaction.

Le PRÉSIDENT: Avant que nous commencions à poser des questions, j'aimerais connaître votre avis sur l'opportunité de tenir une séance lundi?

Mlle LAMARSH: Je suis certaine que le témoin souhaite retourner à son travail. Il a la moitié de son personnel ici. Je crois que nous devons tenir compte de cela.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Pour ce qui est du Comité, monsieur le président, je crois que nous devrions siéger, à moins qu'il soit préférable pour les représentants du chemin de fer de ne pas siéger lundi.

Le PRÉSIDENT: Mardi est le jour du budget. Pour des raisons bien personnelles, j'aurais préféré aller chez moi. Je n'y suis pas allé depuis un certain temps et j'ai des affaires à régler. Quoi qu'il en soit, je suis votre président et je reviendrai lundi si vous jugez opportun de siéger ce jour-là. Certains membres du Comité passent la fin de semaine à Ottawa et je crois que les députés de l'Ontario consentiront à faire une petite concession à cet égard.

Seriez-vous prête à siéger lundi, mademoiselle LaMarsh?

Mlle LAMARSH: Je crois que cela serait préférable pour les représentants du chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Quel est votre avis, Marvin?

M. HOWE: Je ne puis être présent lundi.

Le PRÉSIDENT: Et vous, Cecil?

M. CATHERS: Je suis toujours disponible.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes ici de toute façon, Harold.

M. MONTEITH *(Verdun)*: Je n'y serai pas lundi.

M. CATHERS: Monsieur le président, je crois que nous devrions faire un effort pour en finir avec cette question et cela serait possible si nous renoncions à toutes les questions superflues. Si nous procédions de cette façon nous pourrions probablement terminer aujourd'hui avant 5 heures.

M. BROOME: Monsieur le président, je ne suis pas de l'avis de M. Cathers. M. Cathers est nouveau-venu au Comité et, s'il veut en faire partie pour ne siéger que deux heures, qu'il fasse comme il l'entend. Mais les autres membres du Comité en font partie depuis quelques années et ce n'est pas leur attitude. Je me réserve le droit de poser des questions aussi détaillées que je le jugerai à propos.

Le PRÉSIDENT: Vous avez ce droit, cela va sans dire; mais j'espère que nous ne nous enliserons pas dans tout cela.

M. BROOME: Cela ne s'est pas encore produit.

Le PRÉSIDENT: Aux termes de la Loi sur les chemins de fer, l'administration des voies relève de la compagnie de chemin de fer. Nous sommes censés

étudier les bills, les rapports annuels, les prévisions de dépenses et les comptes, lorsque le rapport nous est soumis. A mon avis, nous nous écartons beaucoup de notre mandat quand nous discutons des choses qui se sont produites il y a cinq ans et que nous interrogeons la direction à tel point que nous semblons presque lui dire comment administrer l'entreprise.

Je veux avoir un rapport sur son administration du chemin de fer en 1960. Nous ne devrions pas lui dire comment elle aurait dû administrer le chemin de fer en 1956 ou comment elle devra l'administrer en 1966. Nous sommes ici pour étudier le rapport de 1960 du point de vue de l'administration du National-Canadien. Notre rôle ne'st pas de modifier la ligne de conduite administrative du chemin de fer. De fait, si tel était le cas, nous ferions mieux de lui permettre de faire fonctionner le Parlement et nous pourrions prendre sa place.

M. McPHILLIPS: Qu'est-ce qui nous empêche de siéger lundi? Pourquoi ne siégerions-nous pas lundi? Si les représentants du chemin de fer ne peuvent être présents, alors c'est autre chose.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon dit qu'il sera ici. Il est à la disposition du Comité. Je sais qu'il est très religieux mais je crois qu'il siégerait le dimanche si vous le lui demandiez.

M. FISHER: J'ai soulevé cette question le premier, monsieur le président. Si je ne suis pas ici lundi, c'est que j'ai accepté il y a un mois de prononcer un discours au Nouveau-Brunswick et je ne puis me défaire de cet engagement. J'ai simplement demandé si le Comité prendrait cette raison en considération.

Le PRÉSIDENT: Plusieurs membres du Comité estiment que, mardi étant le jour du budget, nous ne devrions pas siéger. De plus, notre secrétaire m'informe que plusieurs autres comités siègent. J'ai pour ma part des affaires à régler lundi. Ces affaires sont plutôt importantes, mais je puis y renoncer et revenir à temps. De nombreux députés restent ici en fin de semaine. Comme je l'ai dit, mardi serait une journée assez chargée étant donné le budget et bien d'autres questions.

Mlle LAMARSH: De plus, on se sert de cette salle-ci pour loger les journalistes le jour du budget.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est une autre raison. Cette salle est employée à compter de 4 heures de l'après-midi, je crois, à cause du budget.

M. FISHER: Alors, si nous reprenions nos séances mercredi?

M. PASCOE: Je crois que nous devrions siéger lundi.

M. FORBES: J'aimerais être de retour chez moi le 1er juillet et je vous serais très reconnaissant de prendre des dispositions qui me le faciliterait.

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui sont en faveur de siéger lundi se prononcent. Il y en a neuf.

Approuvé.

Eh bien, je crois que nous ferions mieux de siéger lundi. Nous réunirons-nous à la même heure lundi ou préférez-vous 10 heures?

M. HORNER *(Acadia)*: Neuf heures et demie et deux heures et demie.

Le PRÉSIDENT: Je suis content de voir que vous voulez tous terminer votre travail. Et maintenant revenons aux «installations et matériel».

M. HORNER *(Acadia)*: Je voudrais avoir une idée plus claire des chemins de fer qui vous appartiennent en Amérique. Vous avez dit ce matin en réponse à M. Broome que vous avez perdu 11 millions de dollars, y compris les frais fixes et autres frais. sur les lignes que vous exploitez aux États-Unis. Cette perte est-elle attribuable seulement au chemin de fer *Grand Trunk* ou un certain pourcentage en est-il attribuable à l'exploitation des autres compagnies qui figurent sur la liste de la page 22?

M. GORDON: J'ai traité de cette question ce matin. Les 11 millions de dollars comprennent seulement l'exploitation des entreprises qui nous appartiennent exclusivement, aux États-Unis.

M. HORNER *(Acadia)*: Ils ne comprennent pas les autres qui sont mentionnés à la page 22, celles qui ne vous appartiennent qu'en partie?

M. GORDON: Non.

M. HORNER *(Acadia)*: Cela amène ma question suivante. Quels résultats avez-vous obtenus dans le cas des compagnies dont vous possédez la moitié du capital-actions? A l'égard d'une compagnie, vous inscrivez des actions qui représentent 7.69 p. 100 du capital, mais il y a plusieurs chemins de fer des États-Unis dont la moitié vous appartient. Quels résultats avez-vous obtenus? Avez-vous perdu de l'argent? En avez-vous gagné ou avez-vous simplement fait vos frais?

M. GORDON: Vous comprendrez sans doute que cela figure comme placement dans notre état financier, et le rendement total de ce placement a été de $180,000, soit les dividendes de ces portefeuilles.

M. HORNER *(Acadia)*: Ces $180,000 représentent les dividendes que vous avez touché sur tous vos placements dans les chemins de fer qui figurent sur cette liste?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Y compris le *Northern Alberta Railway*?

M. GORDON: Non, dans les chemins de fer des États-Unis seulement.

M. HORNER *(Acadia)*: Quel serait le total des placements qui ont produit ces dividendes? Je ne puis dire le total d'après ces données.

M. BROOME: C'est environ 20 p. 100, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, non.

M. BROOME: $9,500,000 est le montant auquel je suis arrivé.

M. GORDON: Je vous simplifierais peut-être les choses en vous disant que les seuls dividendes touchées provenaient de nos placements dans le *Detroit and Toledo Shoreline*. Les autres placements n'ont rapporté aucun dividende.

Mlle LAMARSH: Je ne suis pas sûre que les questions que je voudrais poser s'appliquent à la rubrique que nous étudions, monsieur le président. Si elles ne le sont pas, n'hésitez pas à me le dire. Les habitants de la région de Niagara se demandent ce qu'il advient du National-Canadien dans cette région. On y a beaucoup réduit le personnel, on a déménagé la rotonde et il est question qu'on mette l'usine en vente. Je me demande si le témoin ne pourrait pas nous donner, dans les grandes lignes, une idée de ce qu'on se propose de faire de cette voie ferrée qui se trouve dans ma circonscription?

Le PRÉSIDENT: Dans la péninsule de Niagara?

Mlle LAMARSH: Oui.

M. GORDON: Vous parlez de notre service d'autobus?

Mlle LAMARSH: Je veux parler du chemin de fer; nous étudierons le service d'autobus ensuite.

M. GORDON: Je suppose que vous vous parlez des changements généraux qui se sont produits par suite de la diésélisation du chemin de fer. Toutes les installations pour les locomotives à vapeur, comme les rotondes, sont graduellement supprimées.

Je ne suis pas sûr de ce que vous voulez dire quand vous parlez de l'avenir du chemin de fer dans cette région. Nous avons bien l'intention de poursuivre notre exploitation de la même façon, pour ainsi dire, et nous nous efforcerons de nous attirer de la clientèle dans cette région.

Mlle LAMARSH: On a réduit de beaucoup le personnel à Niagara et on a aussi réduit les services. Il n'y a plus de train qui se rend à New-York et j'ai entendu dire qu'on supprimera complètement les wagons-lits et les wagons-restaurants sur un autre service et que le service de Toronto ne comprendra que ces petites voitures qui coûtent moins cher.

M. GORDON: Ce service a été supprimé complètement parce que les chemins de fer des États-Unis, auxquels nous étions reliés, ont cessé leur service de voyageurs.

Mlle LAMARSH: Vous devez donc supprimer votre service parce que les sociétés américaines ont supprimé le leur?

M. GORDON: Nos services sont interrompus parce qu'il n'y a plus de correspondance pour ces trains.

Mlle LAMARSH: Et on interrompra d'autres services qui assurent une correspondance entre les chemins de fer canadiens et ceux des États-Unis?

M. GORDON: Je ne voudrais pas me prononcer de façon catégorique sans savoir ce que vous avez à l'esprit. Si vous songez au service-marchandises, alors la réponse est négative. Nous faisons de notre mieux pour attirer le transport dans cette région. Il se peut, mais je n'en connais aucun, que certains services-voyageurs soient graduellement discontinués das cette région.

Mlle LAMARSH: Il y a eu des changements importants dans le service des marchandises et vous devez faire face à la concurrence des camions?

M. GORDON: Oui, la concurrence est très vive dans la région.

Mlle LAMARSH: Je veux parler des services entre St. Catharines et Niagara-Falls.

M. GORDON: En ce qui a trait au service-voyageurs sur New-York, dont vous avez parlé, le chemin de fer Lehigh-Valley a présenté une requête à l'*Interstate Commerce Commission* en 1960 et a obtenu la permission de cesser ses derniers services-voyageurs, qui comprenaient le service entre le Suspension-Bridge et New-York. La permission ayant été approuvée, nous avons essayé de nous associer au chemin de fer Erie-Lackawanna dans l'espoir de maintenir le service direct des voyageurs sur New-York, mais jusqu'ici nos efforts n'ont pas été heureux. Il en est résulté que nous n'avons plus de service-voyageurs direct entre Toronto et New-York et il en est de même des autres chemins de fer.

Mlle LAMARSH: Savez-vous que les chambres de commerce des villes de la région étudient la possibilité de faire passer toute la circulation ferroviaire en dehors de la ville et que cela comprend aussi le *New York Central.* Je me demande si quelque chose a été décidé.

M. GORDON: En dehors de la ville? Vous voulez dire de Niagara-Falls?

Mlle LAMARSH: Oui.

M. GORDON: Je ne suis pas au courant. Et vous, monsieur Grayston? Mademoiselle LaMarsh, vous voulez maintenant parler du réaménagement des voies?

Mlle LAMARSH: Oui.

M. GORDON: Je ne me souviens certainement pas qu'il y ait eu des demandes dans ce sens à Niagara-Falls. Nous avons cependant des discussions sérieuses à Hamilton.

M. GRAYSTON: Tout ce que cela me rappelle, c'est que, il y a quelques mois, un réaménagement, ou du moins une amélioration de notre service-marchandises, de cette région à Toronto, a été apportée aux fins de correspondance entre les trains de l'Est et ceux de l'Ouest. Est-ce à cela que vous songez?

Mlle LAMARSH: Non, aucunement.

M. GRAYSTON: Autant que je sache, aucune demande n'a été faite.

M. GORDON: Elle n'est pas encore parvenue à mon bureau. Il se peut que nos représentants locaux soient en discussion avec ceux de la ville à un stade préliminaire, mais aucune demande de ce genre n'est parvenue à mon bureau. Je pourrais me renseigner à ce sujet pour savoir ce qui se passe. D'ordinaire, ce qui arrive dans un cas comme celui-là, c'est que la ville intéressée peut avoir des entretiens avec nos représentants locaux qui, s'ils en viennent à une conclusion sur quelque chose me font connaître leurs voeux, mais rien de cette nature ne s'est produit jusqu'ici.

Mlle LAMARSH: Autant que vous sachiez, la réduction du personnel est attribuable à la diésélisation et la perte du service sur New-York est le résultat des mesures prises par des chemins de fer des États-Unis. Savez-vous si d'autres services, voyageurs ou marchandises, seront supprimés?

M. GORDON: Tout dépend du volume de la circulation ferroviaire. Rappelez-vous que, bien indépendamment de la diésélisation et de tout autre changement ordinaire, le facteur fondamental qui influe sur notre niveau d'emploi est la circulation. Si le volume de la circulation baisse considérablement, comme cela se produit depuis une couple d'années, il est certain alors que notre niveau d'emploi tombera. Mais la situation varie toujours, selon le niveau de la circulation, les conditions atmosphériques aux divers temps de l'année et plusieurs autres facteurs. Il y a sans cesse des tendances soit à la hausse, soit à baisse.

Mlle LAMARSH: Le service entre Toronto et Niagara est-il un de ceux que la commission a recommandé de cesser?

M. GORDON: Je ne crois pas qu'il entre dans cette catégorie.

Mlle LAMARSH: Du point de vue du service-voyageurs?

M. GORDON: Cette question doit rester sans réponse, car je ne le sais pas.

Mlle LAMARSH: A-t-on décidé de subsister les trains à un wagon?

M. GORDON: Vous voulez dire l'autorail?

Mlle LAMARSH: Je ne suis pas sûr du nom que vous leur donnez.

M. GORDON: Nous avons pour ligne de conduite de maintenir ce service de trains aussi longtemps que la demande du public nous permet une exploitation raisonnable de ces trains. Comme vous le voyez, tout dépend du public. Si le public veut le train, nous lui assurerons ce service; mais, quand nous en sommes au point où le public n'y recourt plus et que seulement quatre, cinq ou six personnes voyagent par train chaque jour,alors, après avoir fait notre possible pour populariser ce moyen de transport et si la circulation n'augmente pas, nous nous proposons de supprimer le service.

Mlle LAMARSH: Que faut-il penser? Perdez-vous des voyageurs à cause du manque de service (trains pas assez fréquents et ne passant pas à des heures convenables) ou réduisez-vous le service parce que vous n'avez pas assez de voyageurs?

M. GORDON: Il est difficile de répondre. La commission royale a étudié à fond toute la question de notre service-voyageurs. Nous avons passé plusieurs heures et plusieurs jours à étudier la question et le volume I du rapport de la commission royale contient un compte rendu assez détaillé de notre étude. Tout ce que je puis dire, c'est que, à l'égard des voyageurs, nous tâchons d'assurer un service aux heures les plus convenables et d'accommoder le mieux possible le public. Nous avons modifié nos horaires et changé notre matériel, nous avons fait une grande campagne de publicité; nous avons invité le public à recourir à notre service et avons essayé de l'attirer par des tarifs de groupe et autres rabais du genre. Nous avons mis en oeuvre tout ce que notre imagination nous a suggéré et après cela, si le service n'attire pas de clientèle, nous nous proposons de demander à la Commission la permission de le supprimer.

Mlle LaMarsh: Ce dont on se plaint le plus souvent dans la région, c'est que les services ferroviaires ne sont exploités que pour le bénéfice du chemin de fer. Je suppose que c'est une raison d'ordre économique.

M. Gordon: Ce n'est pas exact.

Mlle LaMarsh: On peut se rendre aussi rapidement à pied à un endroit que si on prenait le National-Canadien et cela à cause des arrêts puor embarquer ou débarquer des marchandises.

M. Gordon: Je ne crois pas que les dossiers vous donnent raison. Lorsque nous demandons la suppression d'un service, nombre de personnes de la région viennent protester,— et elles viennent en automobile privée,—tribunal.

Mlle LaMarsh: Je n'aimerais pas me rendre au tribunal par le National-Canadien, car il ne s'y rend pas.

M. Gordon: La véritable concurrence vient des automobiles. Plus que tout autre élément, l'automobile a contribué à détruire le service-voyageurs.

M. Broome: J'aimerais avoir des précisions sur un point. Ce matin, j'ai demandé certains renseignements et M. Gordon m'a dit qu'il les obtiendrait. J'espère qu'ils les aura quand nous nous réunirons la semaine prochaine. C'est au sujet de l'exploitation ferroviaire aux États-Unis. On s'est demandé quels renseignements pouvaient être divulgués, à cause de la concurrence. On a convenu que le Comité pourrait connaître le total des recettes que le réseau du National-Canadien tire de ses services aux États-Unis. Est-ce exact?

M. Gordon: J'ai dit que je consulterais le très long rapport qui a été préparé, afin de déterminer les avantages ou inconvénients de notre exploitation de services aux États-Unis; je verrai aussi s'il est possible de vous résumer la situation. Je ne le sais pas pour l'instant. Je crois vous avoir dit que j'ai vu le rapport il y a cinq ou six mois. C'est un très long rapport qui comporte plusieurs volumes. J'ignore si nous pouvons en faire une analyse comme celle que vous avez mentionnée, mais je verrai à ce qu'elle soit faite si c'est possible. Elle ne peut se faire pendant les séances du Comité.

M. Broome: L'analyse ne révélerait-elle pas le montant total des recettes? Ne serait-ce pas un des montants qui figurent dans le rapport? Si vous en êtes venu à quelque conclusion sur l'exploitation de ces services, vous deviez certainement connaître le montant total des recettes avant de tirer vos conclusions?

M. Gordon: Vous simplifiez trop les choses. Il y a toutes sortes de complications. Les chemins de fer sont l'entreprise la plus compliquée du monde. Vous ne pouvez parler des recettes en termes simples, parce qu'elles comportent des divisions de taux avec les autres chemins de fer et doivent être réparties entre les diverses parties de notre propre réseau. Nous ne pouvons, par conséquent, prendre un simple montant et dire que c'est ce qu'il nous faut.

M. Broome: Ce que je veux dire, c'est qu'il appartient à la direction de prendre une décision à ce sujet. C'est un montant qu'il vous faut connaître, peu importe le temps que votre personnel mettra à ce travail.

M. Gordon: La direction a le rapport en entier. C'est un ensemble de nombreux facteurs et je ne suis pas prêt à dire que nous pouvons le simplifier de façon à vous communiquer le montant que vous désirez connaître car, si nous vous donnons ce montant sans autres renseignements, nous vous induiros en erreur. Je ferai de mon mieux.

M. Broome: Ce que je veux faire ressortir, c'est que l'exploitation de ces services entraîne un déficit de 11 ou 12 millions de dollars et la direction soutient qu'il vaut la peine de maintenir ces services à cause des recettes qu'ils apportent.

M. GORDON: Ce n'est pas seulement cela qu'il faut. En toute justice, je ne crois pas qu'un membre du Comité soit en mesure d'analyser l'exposé dont j'ai parlé.

M. BROOME: Nous n'analysons pas; nous ne demandons à connaître qu'un montant.

M. GORDON: Je vous l'ai déjà dit, il n'est pas possible d'en venir à un seul montant.

M. BROOME: Le montant des recettes globales.

M. GORDON: Si je vous cite un montant de recettes globales, vous en tirerez une fausse conclusion. Ce montant doit être analysé.

M. BROOME: Quels chiffres pourriez-vous donner?

M. GORDON: Je vous ai promis d'examiner la question et de voir si je puis vous donner une réponse simplifiée qui aura du sens. Tout ce que je sais, pour l'instant, c'est que j'ai passé beaucoup plus de temps que je n'aurais cru à étudier le rapport avec un groupe de fonctionnaires qui m'ont guidé attentivement, avant que nous ayons pu en venir à une conclusion. Après avoir étudié et analysé le rapport, nous en avons encore conclu que cette exploitation nous était quand même avantageuse.

Même si elle ne l'était pas, nous n'y pouvons rien pour le moment.

M. BROOME: Cela m'amène à ma seconde question. Mais j'en aurais encore une à poser avant de passer à la seconde. Vos dirigeants ont-ils eu une estimation de la circulation qui ne pouvait vous échapper parce qu'elle était destinée à des endroits desservis par vous, par opposition à la circulation qui pourrait être détournée? En d'autres termes, quelle partie du trafic auriez-vous obtenue de toute façon, que les services vous aient appartenus ou non?

M. GORDON: Tous les facteurs qui ont une portée sur l'exploitation, qu'ils aient mené ou non aux conclusions que j'ai mentionnées, sont évalués dans le rapport.

M. BROOME: J'aurais une dernière question à poser. Le rapport contient-il une estimation de la valeur réalisables des biens immobiliers, des rails et de tous les autres biens, si vous demandiez au *New York Central* d'abandonner ces voies et si l'organisme autorisé aux États-Unis vous accordait cette permission? Que toucheriez-vous de votre actif situé aux États-Unis?

M. GORDON: On a fait une évaluation de la valeur récupérable, de la valeur possible de vente et de la clientèle qui resterait dans certaines circonstances et dans d'autres circonstances; cette évaluation représente un rapport volumineux. Si je me le rapelle bien, il contient de 150 à 200 pages en plus des analyses statistiques qui ont, je crois, deux ou trois pouces d'épaisseur. Ce n'est pas un travail qui se fait en une semaine; c'est le résultat d'une analyse très soignée qui a pris des années. Ce n'est pas un travail que nous pouvons faire tous les jours, mais nous le complétons de jour en jour et nous essayons de le tenir à jour.

Comme je l'ai déjà dit, et comme je l'ai dit à M. Horner, nous avons pris, pour être parfaitement francs, le taureau par la queue; si nous lâchons prise, il nous encornera; et si nous nous y accordons, nous serons blessés également. Quoi qu'il en soit, c'est un fait de la vie auquel nous devons faire face. Si nous pouvions vendre le chemin de fer immédiatement, quel que soit le prix,—ce qui voudrait dire qu'il serait plus avantageux de le vendre que de continuer à l'exploiter,—c'est ce que tâcherions de faire. C'est un de ces problèmes avec lesquels nous sommes forcés de vivre et que nous devons nous efforcer de résoudre régler le mieux possible. Entre-temps, nous tâchons de réduire les dépenses de toutes les manières possibles pour récupérer tout ce que nous pouvons de l'exploitation.

M. HORNER (*Acadia*): J'aurais une autre question à poser. C'est au sujet des ateliers de wagons. M. Gordon a parlé de deux ateliers, un à Winnipeg et un à Montréal. Je me demande ce qui en est des ateliers pour la réparation des wagons couverts. Quelle est l'idée de réduire à deux les ateliers pour la réparation des wagons fermes, ou de les réduire à un par région? Pourriez-vous renseigner le Comité à ce sujet?

M. GRAYSTON: Je suppose que vous parlez des ateliers de réparation des wagons-marchandises?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. GRAYSTON: Rien dans nos études ne fait croire que nous devrions modifier le nombre de nos grands ateliers de réparation des wagons-marchandises. Nous avons besoin d'un atelier dans l'est du pays, d'un autre dans le centre et d'un troisième dans l'ouest. Je parle, bien entendu, des grandes remises en état, en atelier. Ces réparations sont prévues longtemps à l'avance dans notre programme. Par ce programme, j'entends qu'on y définit les conditions sur la fréquence des remises en état complètes des wagons-marchandises. Cette fréquence peut être de cinq à douze ans, selon le genre de wagon. Ainsi, par exemple, un wagon frigorifique a besoin d'une réparation générale plus fréquente que les wagons couverts en raison de l'usage qu'on en fait. Dans la planification des grandes réparations des wagons-marchandises aux ateliers, nous visons à travailler dans le cadre d'un programme à long terme. Cela a eu effet de stabiliser l'emploi dans les ateliers principaux de réparation. L'emploi fluctue à l'occasion selon les niveaux de la circulation ferroviaire mais, en général, le but visé pour les ateliers principaux chargés de réparer les wagons-marchandises est de maintenir une certain stabilité du niveau de l'emploi.

Nous ne songeons pas à réduire davantage le nombre d'ateliers principaux chargés de réparer les wagons-marchandises.

M. HORNER (*Acadia*): Vous parlez sans cesse des ateliers principaux de réparation. Combien en classez-vous parmi les principaux?

M. GRAYSTON: Trois: celui de Moncton, celui de Montréal et celui de Winnipeg.

M. HORNER (*Acadia*): Est-il question de réduire le nombre d'ateliers de réparation qui ne s'occupent pas des wagons-marchandises? Je songe, par exemple, à Hanna (Alb.) où les employés sont très inquiets.

M. GRAYSTON: Ces ateliers n'appartiennent pas à la catégorie dont j'ai parlé.

M. HORNER: Je m'en rends bien compte.

M. GRAYSTON: Ils font les réparations courantes.

M. GORDON: Ils dépendent du niveau de la circulation.

M. GRAYSTON: Dans ces ateliers, l'emploi dépend du niveau de la circulation plus que dans les ateliers principaux de réparation où nous pouvons nous tracer un programme à long terme.

M. HORNER (*Acadia*): Les employés du chemin de fer qui travaillent dans ces ateliers secondaires s'inquiètent. Prévoyez-vous que ce travail se fera graduellement dans les ateliers principaux et que les ateliers secondaires seront supprimés.

M. GORDON: Non, c'est un genre de réparation tout-à-fait différent. Les ateliers principaux dont M. Grayston a parlé s'occupent des réparations importantes que nous appelons «usinage». Nous avons établi une formule à cet égard. Un wagon peut rouler un certain nombre de milles et pendant un certain temps puis, indépendamment du niveau de la circulation, il est conduit aux ateliers principaux pour y subir des réparations générales. Nous devons procéder ainsi, sans tenir compte du niveau de la circulation, afin d'assurer une certaine statibilité de l'emploi dans les ateliers principaux.

En ce qui a trait aux ateliers secondaires de réparation, l'emploi fluctue avec le niveau de la circulation; en d'autres termes, la quantité des réparations dépend de l'intensité de la circulation à un moment donné. Si la circulation devient plus importante, les ateliers secondaires ont plus de travail; si la circulation baisse, c'est malheureux, mais pour maintenir le niveau de l'emploi, nous devrions garder dans ces ateliers des hommes à ne rien faire.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends cela.

M. GORDON: Le niveau de l'emploi est donc déterminé par le trafic.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'aimerais poser une question au sujet des wagons couverts. Je remarque que certains chemins de fer des États-Unis exploitent des wagons qu'ils appellent «francs de dommages». Je sais que ces chemins de fer sollicitaient de la clientèle à Vancouver il y a au moins une couple d'années et vantaient la supériorité de leurs wagons en assurant qu'aucun dommage ne pouvait se produire au cours du transport. Je me demande si cela a été porté à l'attention de la direction et si on a songé à acheter de ces wagons ou a-t-on simplement trouvé l'idée irréalisable?

M. GORDON: Je crois que ce n'était qu'un truc de publicité, si je me le rappelle bien. Les wagons n'étaient pas francs de dommages en ce sens que les marchandises qu'ils transportaient ne pouvaient être endommagées. Cela veut dire que le chemin de fer se rendait responsable des dommages qui auraient pu être causés aux marchandises au cours du chargement.

M. GRAYSTON: Il y a un genre de wagon appelé «F.D.», un wagon franc de dommages. Il y en a un grand nombre en circulation aux États-Unis. Ils coûtent cher et, dans une grande mesure, ils deviennent une question d'économie du point de vue du service. Nous avons mis au point notre propre wagon franc de dommages et nous faisons encore des recherches là-dessus. Nous nous proposons aussi de munir d'une installation de ce genre nos wagons couverts chauffés. Cela sera fait en réponse aux expéditeurs qui demandent un service spécialisé.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Les wagons dont je parle sont munis de cloisons qui réduisent beaucoup les dommages et, par conséquent, les réclamations.

M. GORDON: On s'en sert pour des chargements spéciaux; ils ne sont pas destinés aux marchandises ordinaires.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je le sais; certains de ces wagons sont venus de Vancouver et à Toronto par voie des chemins de fer des États-Unis. Ils n'étaient pas nombreux et ils avaient été détournés du Pacifique-Canadien et non du National-Canadien. Mais j'ai cru que cette question valait la peine d'être soulevée. Il me semble que des cloisons seraient très utiles là où les wagons s'arrêtent un certain temps ou lorsqu'un wagon est partiellement déchargé et continue ensuite sa route, alors que des dommages peuvent se produire. Les cloisons peuvent se placer n'importe où dans le wagon afin d'empêcher les marchandises de se déplacer. Je crois que cela réduirait non seulement le nombre de réclamations pour dommages mais donnerait en même temps plus de satisfaction au client. On m'a dit que les clients sont satisfaits de ces wagons. Certains ont été détournés de leur route et amenés de Vancouver à Toronto par voie de chemins de fer des États-Unis. Je ne crois pas que cela devrait se produire. Tout ce que je demande c'est que la direction étudie cette question.

Le PRÉSIDENT: Vous supposez en ce moment que nous avons terminé l'étude des «installations et du matériel» et que nous en sommes maintenant au «service des marchandises»?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Non, je parle d'un genre de wagon couvert.

M. GORDON: Le problème des wagons spécialisés nous préoccupe toujours. Nous avons perfectionné un bon nombre de wagons spéciaux avec le temps et cette question d'ordre économique se pose toujours: pouvons-nous créer une demande qui puisse justifier l'achat de ces wagons spécialisés car ces wagons ont tendance à devenir captifs d'une industries particulière. Les wagons spéciaux ne pourraient devenir rentables que si le trafic était suffisant. Ainsi, par exemple, le problème se pose lorsque nous transportons des automobiles dans un wagon spécial, car il se peut que le wagon revienne vide.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il me semble que ce genre de wagon devrait être très en demande.

M. GORDON: Je suis bien certain que notre division des ventes, en collaboration avec nos préposés au matériel, se tien au courant de toutes les nouvelles installations mises sur le marché ou qui en disparaissent. Nous sommes parfaitement renseignés sur ce sujet. Je ne dis pas que, personnellement, je connais tout cela, mais je sais que je puis compter mon personnel; et, dès qu'il en vient à la conclusion qu'un genre particulier de wagon nous serait avantageux, il n'hésite pas à en recommander l'achat.

M. CHEVRIER: Quelle est la différence numérique entre les wagons appartenant au Canada et ceux des États-Unis. Je veux parler des wagons couverts. A un moment donné, la différence nous était défavorable.

M. GORDON: C'est une dispute constante. Nous essayons toujours de nous enlever mutuellement des wagons. Nous n'avons pas éprouvé de difficulté dernièrement, car il n'y a pas eu de demande de wagons. Le transport entre le Canada et les États-Unis a diminué à tel point qu'il y a un excédent général de wagons. Mais aux moments de pointe, nous nous demandons toujours si nous avons un plus grand nombre de leurs wagons que nous devrions ou si ce sont eux qui ont un trop grand nombre de nos wagons.

M. CHEVRIER: Possédez-vous des données pour l'année 1960 sur le nombre de wagons couverts canadiens qui se trouvaient sur les chemins de fer des États-Unis et sur le nombre de wagons couverts des États-Unis qui circulaient sur nos chemins de fer?

M. GORDON: Je ne les ai pas en détail pour l'année 1960. Mais je puis vous dire de mémoire que, cette année-là, le nombre de wagons couverts ou de wagons-marchandises que le National-Canadien avait aux États-Unis était trés excédentaire et que, dans l'ensemble, il y avait un solde créditeur. Cependant, si vous voulez des données précises, je puis vous les procurer.

M. CHEVRIER: Nous pourrions peut-être les avoir lundi.

M. GORDON: Oui; je puis facilement les procurer. A un certain moment, j'aurais pu vous donner cette réponse de mémoire, parce que c'était un problème. Maintenant cela n'en est plus un et je n'en entends plus parler. Je ne m'occupe que de problèmes, me semble-t-il.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet des «installations et du matériel»?

Mlle LAMARSH: J'aimerais poser une question au sujet de Fort-Érie. L'an dernier, on a protesté trés fort contre le déplacement des cours de Fort-Érie qu'on aménagerait à Buffalo où, en vertu d'une entente coopérative avec le *New York Central*, le National-Canadian se servait aussi des cours du *New York Central*.

M. GORDON: Vous dites qu'on a protesté contre la circulation entre les deux pays.

Mlle LAMARSH: Je parle du déplacement des cours.

M. GORDON: Vous voulez dire les cours de Fort-Érie?

Mlle LAMARSH: Oui.

M. GORDON: Vous voulez savoir si les cours de Fort-Érie ont été déplacées et aménagées à Buffalo?

M. GRAYSTON: Je dois avouer que je n'en sais rien. Je pense bien que si cela s'était produit, ou même si on y ait songé, nous en aurions entendu parler.

M. GORDON: Est-ce qu'on vous a dit que l'aiguillage qui se faisait autrefois à Fort-Érie se fait maintenant à Buffalo?

Mlle LAMARSH: Oui, c'est ce que j'ai appris. N'est-ce pas une question qui aurait dû être portée à l'attention du président, et ne pouvons-nous pas nous attendre qu'il nous réponde par lettre?

M. GORDON: Oui, je serais très heureux de vous répondre. Il a dû y avoir confusion à ce sujet, car ni M. Grayston ni moi n'avons entendu parler de cette question. Mais si vous voulez bien m'écrire une lettre, je vous donnerai tous les renseignements que vous désirez.

Mlle LAMARSH: Je vous remercie.

M. FISHER: Comme nous parlons des problèmes de nos circonscriptions, je suppose que je puis poser des questions au sujet de la situation à la Tête des lacs, à Atikokan et à d'autres endroits. Le National-Canadien se propose-t-il de réduire le travail de réparation aux wagons couverts ou le travail de réparation de tous genres à la Tête des lacs?

M. GORDON: Pas à ma connaissance.

M. GRAYSTON: Cette question devrait plutôt tomber sous la rubrique des réparation courantes, je crois.

M. GORDON: S'il s'agit de réparations courantes, ma réponse est la même que celle que j'ai déjà donnée. Cela dépend entièrement du trafic et la situation n'a pas changée.

M. FISHER: L'an dernier, j'ai signalé au Comité une plainte qui m'avait été adressée. On disait que plusieurs wagons étaient en mauvais état mais qu'ils circulaient toujours et que la proportion augmentait sans cesse au National-Canadien. Je crois que les autorités l'avaient nié parce que la Commission des transports n'aurait pas permis une telle situation.

M. GORDON: Un instant, je vous prie. Il y a confusion. Vous parlez du nombre de wagons en mauvais état à un moment donné et vous demandez si leur nombre a augmenté ou diminué.

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: La Commission des transports n'a rien à voir à cela.

M. FISHER: Mais elle inspecte les wagons, n'est-ce pas?

M. GORDON: Il se peut qu'elle fasse une inspection du point de vue de la sécurité. Mais ce à quoi vous pensez c'est à l'opportunité pour nous de réparer un wagon en mauvais état. C'est à nous qu'il appartient de décider quand un wagon sera réparé et si, à un moment donné il y a excédent les wagons peuvent attendre jusqu'à qu'on en ait besoin. Nous devons garder un pourcentage assez constant de wagons à réparer pour maintenir notre matériel à fonctionner mais, lorsqu'il se produit une forte baisse de la circulation, nous pouvons réparer les wagons; il n'y a cependant aucun avantage à réparer des wagons dont on n'a pas besoin et qui resteront inemployés sur les voies d'évitement. Avons-nous un pourcentage récent à ce sujet?

M. GRAYSTON: Le pourcentage est d'environ 6.5 du total des wagons en service.

M. GORDON: La proportion varie entre 4 1/2 et 7 1/2 p. 100. Le pourcentage actuel est d'environ 6 1/2 de tout notre matériel.

M. FISHER: Serait-ce possible que, dans un programme de travaux parrainé par le gouvernement central, des hommes soient engagés, étant donné que c'est un domaine où vous pouvez rapidement mettre des hommes au travail?

M. GORDON: Oui. Nous pourrions le faire si le gouvernement fédéral consentait à payer l'intérêt des frais pendant le temps où les wagons demeurent inactifs.

M. FISHER: Il va sans dire que les travaux pourraient se faire en hiver.

M. GORDON: Oui, une partie pourrait se faire en hiver.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur les installations et le matériel?

Nous allons passer aux services de marchandises.

M. CHEVRIER: J'ai essayé de poser une question sur les services de marchandises l'autre jour. Puis-je y revenir maintenant? J'aimerais demander au président si j'ai raison de supposer que, par suite de la demande de l'Association des chemins de fer du Canada pour augmenter de 17 p. 100 le tarif-marchandises à cause de la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, les mises à pied ont ramené l'augmentation à environ 9 p. 100; et puis, l'Association des chemins de fer du Canada avait demandé, avant l'adoption de la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, une autre augmentation de 12 p. 100. Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est. La question va-t-elle rester en suspens jusqu'à ce que le «gel» des taux de transport des marchandises soit aboli?

M. GORDON: Vous voulez parler des 12 p. 100?

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: La meilleure réponse que je puisse vous donner, c'est de citer cet extrait du rapport de 1959:

> Peu après avoir accordé une majoration provisoire de 17 p. cent du tarif-marchandises, la Commission des transports a donné instruction aux chemins de fer de lui faire part, avant le 10 avril 1959, de leurs demandes supplémentaires. Les chemins de fer ont donc, ce jour-là, demandé officiellement une majoration générale de 12 p. cent du tarif-marchandises. Quelque temps auparavant, toutefois, le Gouvernement avait annoncé que, pour un an, il n'accorderait aucun relèvement général vu qu'il avait l'intention de mener une enquête sur la structure des tarifs ferroviaires et sur diverses autres questions se rattachant au transport ferroviaire.

Comme vous le savez, on a reçu le volume I du rapport. La Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises a été prorogée et c'est pourquoi la question des 12 p. 100 est encore en suspens.

M. CHEVRIER: Quelle somme les 12 p. 100 représentaient-ils du point de vue des besoins des chemins de fer?

M. GORDON: Je connaissais ce chiffre par cœur, mais je l'ai oublié. Je m'excuse, la mémoire me fait défaut et c'est aussi le cas de mes adjoints. Je devrais connaître ce chiffre. Je l'avis ici dans mes dossiers les années passées mais, pour une raison ou pour une autre, je n'ai pas celui de cette année.

Le PRÉSIDENT: Quelle était la question?

M. CHEVRIER: Vous rappelez-vous à quoi équivant un pour cent en termes de besoins des chemins de fer?

M. TOOLE: Environ cinq millions de dollars?

M. GORDON: Je ne le crois pas.

M. CHEVRIER: Cela me paraît élevé.

M. GORDON: Ce n'est pas le montant. Je vais vous procurer ce montant, monsieur Chevrier. Croyez-moi, je suis peiné de ne pas l'avoir ici. Nous devrions l'avoir à notre disposition et je ne puis m'expliquer comment il se fait que nous ne l'ayons pas.

M. CHEVRIER: Puis-je vous demander alors si l'équivalent de 12 p. 100 en millions de dollars permettrait aux chemins de fer, National-Canadien et Pacifique-Canadien, de faire face à leurs obligations par rapport aux augmentations de salaires de la main-d'œuvre?

M. GORDON: Non. Ces 12 p. 100 représentent le montant qui permettrait au Pacifique-Canadien de faire face à ses besoins.

M. CHEVRIER: Quels sont ces besoins?

M. GORDON: Vous vous souvenez de la formule des besoins du Pacifique-Canadien qui a été soumise à la Commission des Transports?
Canadien qui a été soumise à la Commission des transports?

M. CHEVRIER: Oui. Comprenait-elle aussi les besoins du National-Canadien?

M. GORDON: Elle ne les comprend jamais. A titre de chemin de fer étalon, le Pacifique-Canadien a établi une formule de 15 millions de dollars environ et le Pacifique se trouvait à court de 12 p. 100 à ce moment-là.

M. CHEVRIER: Comment les 12 p. 100 sont-ils répartés entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Ils ne seraient pas divisés car nous nous sommes concertés pour demander une augmentation générale de 12 p. 100. Je répondrais, s'il fallait préciser, qu'environ 60 p. 100 iraient au National-Canadien et 40 p. 100 au Pacifique-Canadien.

M. CHEVRIER: Lorsque les chemins de fer et les fraternités n'ont pu s'entendre, la question a été soumise à un conseil de conciliation qui a présenté un rapport majoritaire jugé irréalisable par les chemins de fer.

M. GORDON: Oui. Vous parlez maintenant du rapport Milvain.

M. CHEVRIER: Oui. Toute la question a été réglée dernièrement. J'aimerais savoir pourquoi les chemins de fer ont pu s'entendre avec leurs employés vers le 15 mai alors qu'ils n'avaient pas pu le faire auparavant.

M. GORDON: Vous vous rappellerez la suite de circonstances. Vers la fin de novembre ou le 1er décembre nous nous sommes trouvées dans une impasse. Les syndicats des employés sédentaires avaient alors décidé de se mettre en grève. Le gouvernement intervint et présente une mesure législative à la suite de la rupture des négociations officielles entre les syndicats des employés sédentaires et les chemins de fer. Le gouvernement fit adopter la loi relative au maintien des services ferroviaires, ou quel que soit son titre, qui a été appliquée jusqu'au 16 mai environ. Il va sans dire que des négociations intenses se sont poursuivies durant ce temps-là, surtout vers la fin. Tout ce que je puis dire, c'est que l'entente a été conclue parce que, de l'avis de la direction des chemins de fer, nous aurions eu à faire face à la grève et que l'entente était le seul moyen de l'éviter.

M. CHEVRIER: Oui, mais comment avez-vous pu conclure cette entente alors que quelque temps auparavant les deux chemins de fer prétendaient qu'ils ne le pouvaient pas?

M. GORDON: Nous n'étions pas plus en mesure qu'avant de le faire. De fait, l'augmentation de salaire que les deux chemins de fer se sont engagées à payer représentait une augmentation proportionnelle des frais d'exploitation.

M. CHEVRIER: Combien cela représente-t-il?

M. GORDON: Dans notre cas, cela représente entre 30 et 32 millions de dollars et, dans le cas du Pacifique-Canadien, entre 19 et 21 millions.

M. CHEVRIER: J'aimerais maintenant savoir où le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, mais vous ne pouvez me renseigner que sur le National-Canadien, va se procurer les 30 ou les 32 millions nécessaires pour régler le problème? Vous avez dit plus tôt que vous ne les aviez pas.

M. GORDON: C'est exact. Nous n'avons pas cette somme du point de vue des recettes provenant de l'exploitation. Mais ce qui s'est produit, c'est que, afin d'éviter la grève, nous avons dû payer l'augmentation de salaire conformément aux vœux du rapport Milvain. Cela a eu pour résultat d'accroître les frais des deux chemins de fer du montant mentionné.

M. CHEVRIER: Et vous avez décidé de signer l'entente malgré l'aumentation des frais même si, au moment de l'entente, vous ne saviez pas où vous pourriez vous procurer l'argent?

M. GORDON: C'est juste.

M. CHEVRIER: Étant donné que vous avez vu dans le budget supplémentaire un crédit de 50 millions de dollars,—

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: —pourriez-vous nous dire si cette somme va contre-balancer l'augmentation des frais?

M. GORDON: Oui, nous le croyons pour cette année.

M. CHEVRIER: Pour une année?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: J'allais. . .

M. CATHERS: Monsieur le président, nous n'étudions pas l'état financier de 1961 à 1962. Nous sommes censés étudier l'état de 1960.

M. FISHER: Nous étudions les services de marchandises.

M. CHEVRIER: Oui, nous sommes rendus aux services de marchandises. Cette question s'est posée en 1960, à cause de la demande d'augmentation de 12 p. 100; c'est pourquoi je l'ai soulevée.

M. CATHERS: Vous parlez du règlement du 16 mai 1961 qui met en cause l'état financier de cette année et aussi celui de l'année à l'étude.

M. CHEVRIER: Je parle aussi bes besoins des chemins de fer pour l'année 1960.

M. GORDON: Il est vrai que l'entente est rétroactive au 1er janvier 1960.

M. CHEVRIER: L'entente vise-t-elle une période d'un an?

M. GORDON: Elle vise une période de deux ans qui commence le 1er janvier 1960 et se termine le 31 décembre 1961.

M. CHEVRIER: Conformément aux termes de l'entente, de nouvelles négociations débuteront plusieurs mois avant l'expiration.

M. GORDON: Nous nous y attendons; mais je n'en sais rien. Cela dépend s'il y a des demandes. Quoi qu'il en soit, si les syndicats veulent présenter d'autres demandes, ils peuvent le faire cet automne, aux termes de l'entente; bref, ils peuvent déposer avis vers le dernier jour de septembre ou le 1er octobre, aux termes de l'entente.

M. CHEVRIER: Et si je comprends bien, le budget supplémentaire permettra au National-Canadien et au Pacifique-Canadien de faire face à cette situation en 1961?

M. GORDON: Il leur permettra de faire face à l'augmentation des frais en 1961.

M. CHEVRIER: Vous avez déjà parlé des recommandations de la Commission royale, divisées en quatre parties et s'élevant à 97 millions de dollars. Estimez-vous que, dans le budget supplémentaire, quelque partie de ces recommandations qui proposent des subventions atteignant 97 millions de dollars, est comprise dans les 50 millions de dollars.

M. GORDON: Je ne vous comprends pas très bien.

M. CHEVRIER: Je n'ai peut-être pas énoncé ma question très clairement. Je voudrais m'assurer si, parmi les recommandations contenues dans le premier volume du rapport MacPherson et représentant 97 ou 100 millions de dollars, il s'en trouve qui, à votre avis font l'objet du crédit de 50 millions de dollars du budget supplémentaire, afin que vous puissiez réaliser une des quatre recommandations réaliser tout ce qui est recommandé dans le rapport MacPherson?

L'hon. LÉON BALCER *(Ministre des Transports)*: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je crois que ce que M. Chevrier demande à M. Gordon est une espèce d'opinion juridique sur le texte d'un crédit du budget; à mon avis, ce n'est pas le rôle du témoin d'interpréter le texte.

M. CHEVRIER: Je ne lui demande pas d'opinion juridique. Je vous assure que ce n'est pas ce que je demande. Il n'est aucunement question de point de vue juridique.

M. BALCER: Vous voulez savoir comment il interprète le texte d'un crédit du budget.

M. CHEVRIER: Je lui pose une simple question qui est la suivante et que j'estime conforme au Règlement. Le témoin est-il d'avis quelque recommandation contenue dans le rapport MacPherson, qui représente grosso modo 100 millions de dollars, doit être mise à exécution par l'addition du crédit de 50 millions de dollars dans le budget supplémentaire?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Sur le rappel au Règlement fait par le ministre, je crois, monsieur le président, que M. Chevrier demande maintenant bien clairement et distinctement au témoin d'interpréter quelle était l'intention du gouvernement lorsqu'il a inclus cette somme dans le budget supplémentaire. Que la question soit conforme ou non au Règlement,—à mon avis, elle ne l'est pas,—je ne crois que ce soit une question très embarrassante pour M. Gordon.

Des MEMBRES: D'accord.

M. CHEVRIER: Alors je vais poser ma question au ministre. Mais M. Gordon allait y répondre.

M. GORDON: Je ne voudrais pas laisser cette impression, monsieur Chevrier. Tout ce que je puis dire, c'est que j'ai sous les yeux le texte du crédit supplémentaire; vous êtes aussi en mesure que moi de l'interpréter.

M. CHEVRIER: Je n'en suis pas si sûr. Pourrais-je demander au ministre?

Le PRÉSIDENT: Le ministre est ici à titre d'observateur seulement et non comme témoin.

M. CHEVRIER: Il peut être interrogé. La coutume par le passé était d'interroger le ministre de temps à autre quand des questions comme celle-ci se posaient. Je demanderais au ministre de répondre à cette question. Le président nous a dit que le crédit de 50 millions du budget supplémentaire permettra aux chemins de fer de s'acquitter de l'obligation suscitée par la hausse convenue des salaires.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Il n'a pas dit cela.

M. BALCER: Non, il n'a pas dit cela. Vous lui avez demandé si le montant qui figurait dans le budget supplémentaire correspondait à l'augmentation de salaire, mais il n'a pas répondu que le montant compris dans le budget supplémentaire était destiné à payer l'augmentation de salaire.

M. CHEVRIER: Si vous ajoutez les besoins du National-Canadien, qui sont de 30 ou 32 millions de dollars, aux besoins du Pacifique-Canadien, qui s'élèvent à 19 ou à 21 millions, vous arrivez bien près des 50 millions de dollars.

M. BALCER: Oui.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Un plus un font deux.

M. CHEVRIER: Cela m'a frappé et j'en ai conclu que le crédit supplémetaire devait être destiné à cette fin. Je vous demande maintenant si le montant de 50 millions de dollars comprend une subvention ou une certaine somme destinée à donner suite à l'une des recommandations ou à toutes les recommandations contenues dans le rapport MacPherson.

M. BALCER: Tout ce que je puis faire, c'est de vous lire le texte du crédit qui est le suivant:

> Paiements provisoires, selon les recommandations faites par la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer en attendant son rapport définitif, aux compagnies mentionnées dans la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, d'une somme globale de $50,000,000 à l'égard de l'année civile 1961, à payer par versements au moment et selon le mode d'affectation établis par la Commission des transports afin d'indemniser les compagnies en question du fait qu'elles maintiennent leur tarif de transport des marchandises au niveau inférieur prévu par ladite loi.

M. CHEVRIER: C'est bien. Je suis disposé à en rester là.

M. GORDON: Pour préciser, je dirais que nous avons estimé qu'une augmentation générale de un pour cent du tarif nous rapporterait environ $1,750,000. Cela rapporterait environ 21 millions de dollars, s'il y avait une augmentation directe et générale de 12 p. 100.

M. FISHER: Je pourrais soulever ma question plus tard, lorsque nous étudierons la rubrique du personnel et de la main-d'oeuvre, mais elle fait suite au point soulevé par M. Chevrier. Dans la déclaration faite conjointement par les chemins de fer après le règlement de la grève, on lit cette phrase.

> Pour éviter une grève nationale, nous n'avions d'autre choix que d'accepter les recommandations du rapport Milvain même si nous étions en complet désaccord avec le raisonnement contenu dans le rapport.

Dois-je conclure, d'après la réponse que vous avez donnée à M. Chevrier, que c'est strictement parce que vous avez voulu éviter une grève nationale que vous avez accepté cette entente?

M. GORDON: Oui, c'était notre raisonnement.

M. FISHER: Il n'y a eu aucun autre facteur étranger, par exemple l'établissement d'une faisse de réalisation par le gouvernement pour contre-balancer toute augmentation?

M. GORDON: Je ne traiterai pas des facteurs étrangers. M. Crump et moi avons accepté le règlement parce que nous nous rendions bien compte que, si nous n'avions pas signé l'entente préconisée dans le rapport Milvain, il y aurait eu inévitablement une grève, à moins que d'autres mesures ne pussent être prises pour l'empêcher. Il nous fallait décider si nous pouvions subir la grève et si les négociations devaient échouer à cause de nouvelles demandes. Vous vous rappellerez que, à ce moment-là, les chemins de fer, dont j'étais le porte-parole, ont accepté le rapport Milvain après une longue lutte et que nous devions faire face à une nouvelle demande pour d'augmentation supplémentaire pour 1962; l'entente contenait certainement d'autres motifs de dispute. Voici ce que nous avons dit: «Vous nous assurez que vous avez accepté le rapport Milvain. Nous l'acceptons à notre tour. Cela supprime tout motif de grève, donc contremandez-la». Ce n'est pas plus compliqué que cela.

Le PRÉSIDENT: Nous discutons là les relations entre le personnel et les employés. Revenons aux services de marchandises.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: En ce qui a trait aux services rail-route, avez-vous des wagons plats spéciaux comme il y en a aux États-Unis et dont les camionneurs se plaignent.

M. GORDON: Excusez-moi, je pensais encore à la grève.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Avez-vous des wagons plats spéciaux qui servent au transport rail-route?

M. GORDON: Oui, nous en avons.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Un expéditeur m'a demandé: «Comment se fait-il que je peut expédier mes marchandises à meiller compte par rail-route que par wagons»?

M. GORDON: J'aimerais connaître les faits, mais je crois que c'est possible.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Je vais vous en donner un exemple.

M. GORDON: L'expéditeur veut sans doute parler de l'ensemble des frais, je suppose.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Non. J'ai un exemple très récent qui, de fait m'a été communiqué ce midi. C'est au sujet d'un homme qui a expédié des pommes de terre . . .

M. GORDON: A quel plan a-t-il recours? le plan no 1 ou le plan no 2?

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Il a eu recours au service rail-route.

M. GORDON: En vertu du premier plan, le chemin de fer fournit lui-même les remorques, ceuille les livraisons de pommes de terre et les expédie. En vertu du deuxième plan, le voiturier routier fournit les remorques et nous assurons l'expédition par service rail-route. S'agit-il d'un expéditeur qui traite directement avec le chemin de fer?

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Je parle des frais de l'expéditeur. Je ne sais pas à quel plan il a eu recours, mais il lui en coûterait $1.15 pour charger ses pommes de terre de semence dans des wagons et les expédier à un certain endroit en Saskatchewan, mais s'il les expédie par rail-route, cela ne lui coûterait que 95 cents. J'ai aussi entendu dire par certains qui expédient des céréales mélangées en vrac et des provendes emballées du Manitoba en Ontario, que le transport coûte moins cher par rail-route que par wagons. Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez et ce qu'il y a au fond de cela?

M. GORDON: Il faudrait que je connaisse les faits exacts, mais je vais essayer de supposer comment cela peut se faire. Je ne peux pas être précis sans connaître la nature de l'expédition; un expéditeur peut se servir d'une remorque, l'envoyer au chemin de fer, charger cette remorque avec les marchandises qu'il lui coûterait plus cher d'expédier en wagons, parce que le tarif du service rail-route est fondé sur le transport des remorques. Je ne sais pas si cette explication s'applique au cas évoqué, mais il existe une grande différence entre les deux plans.

Le premier plan est le transport par rail des remorques de tous les voituriers routiers. Dans ce cas-là, le chemin de fer fournit le wagon plat et s'occupe du chargement et du déchargement des remorques. Le plan no 2 est employé quand tous les services sont assurés par le chemin de fer, qui fournit les remorques et les wagons plats, ramasse et livre les marchandises, embarque et débarque les remorques; le prix de ces deux services varient considérablement.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Mon expéditeur a probablement eu recours au premier plan.

M. GORDON: Je le crois.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Cela comporte en même temps un inconvénient pour l'expéditeur.

M. GORDON: C'est possible.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Je ne comprends pas pourquoi il doit payer plus cher s'il charge les wagons lui-même.

M. GORDON: Ce qui se produit actuellement sur la scène canadienne du transport, c'est que, en raison du choix des modes,—que ce soit par eau, par camion ou par chemin de fer,—l'expéditeur doit examiner de très près le genre de service qu'il veut retenir. Dans certains cas, l'expéditeur a avantage à recourir à une forme de service plutôt qu'à une autre.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: J'aurais une dernière question à poser. Le chemin de fer *Northern Alberta* a-t-il un service rail-route?

M. GORDON: Non.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Pour faire suite à la question de M. Horner, est-il vrai que les marchandises transportées par le service rail-route ne sont pas visées par les ententes relatives aux taux de catégorie? Si les mêmes marchandises étaient expédiées par chemin de fer de la façon ordinaire, tomberaient-elles dans une catégorie particulière?

M. GORDON: C'est justement ce que j'essayais d'expliquer à M. Horner.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Les marchandises tomberaient dans une catégorie particulière si elles étaient expédiées en vertu de l'un des plans. Si le chemin de fer se charge du transport, il assurera le service rail-route sans transporter les marchandises à un taux établi d'après la catégorie, est-ce exact?

M. GORDON: Non, monsieur Browne. Toute la question très complexe du tarif-marchandises entre en jeu et je dois être très prudent.

Vous voulez savoir si nous transportons nos propres remorques? Je proposerais, M. Browne, que vous témoigniez au nom du chemin de fer, parce que vous êtes au courant.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je n'étais pas trop certain. Je crois que c'est le cas et j'essayais de vous aider plutôt que de vous embarrasser.

M. GORDON: Je voudrais que vous témoigniez parce que vous être probablement plus versé que moi. Permettez-moi de répondre en disant que je crois que c'est exact.

M. BROOME: Dois-je comprendre que vous conseillez à M. Browne d'entrer au service du National-Canadien?

M. FISHER: Nommez-le responsable du service Est-Ouest.

M. GORDON: Je serais très heureux que M. Browne me serve d'agent de liaison avec les députés.

M. FISHER: Au sujet du service rail-route, monsieur Gordon, il se peut que les statistiques ne soient pas justes, mais il semble que le Pacifique-Canadien fait beaucoup plus de rail-route que le National-Canadien et que son taux d'augmentation soit plus rapide. Est-ce exact et comment expliquez-vous cela?

M. GORDON: Je crois que c'est exact. Il y a tellement de raisons à cela que c'est difficile à expliquer. Au premier abord, je dirais que le service de camionnage du Pacifique-Canadien est plus important que le nôtre et qu'il n'est donc pas étonnant que son service rail-route tende à être plus considérable que le nôtre.

M. FISHER: Mais dans le cas du transport entre Montréal et Toronto ou entre Toronto et Winnipeg, villes séparées par de grandes distances, comment se fait-il que le Pacifique-Canadien a cet avantage alors que vos deux lignes et vos horaires y sont semblables.

M. GORDON: Le nombre de remorques transportées par le service rail-route du Pacifique-Canadien a passé de 101,600 à 113,800 en 1959 et, dans notre cas, de 92,936 à 111,508. La différence du nombre de nos wagons est en-deçà de 2,000 ce qui n'est pas une marge très grande. Je crois aussi que la supériorité

actuelle et passée du Pacifique-Canadien sur nous est attribuable en grande partie au fait que son entreprise de camionnage est beaucoup plus importante que la nôtre actuellement. Le Pacifique obtient tout le transport de la compagnie *Smith Transport,* par exemple, qui est une entreprise assez considérable.

M. FISHER: Depuis que vous vous êtes lancés dans l'entreprise du camionnage l'an dernier, je me demande si cela a contribué dans une certaine mesure à améliorer votre situation et si cela va continuer à l'améliorer?

M. GORDON: Oui, je le crois. Nous ne sommes pas une agence de camionnage, mais je puis répondre que, en règle générale, c'est un des avantages secondaires que nous attendons des compagnies de camionnage que nous achetons.

M. HORNER *(Jasper-Edson):* Au sujet du service rail-route, pensez-vous que le *Northern Alberta Railway* aura ce service avant longtemps?

M. GORDON: J'en doute pour l'instant. Le volume des affaires n'est pas assez important dans cette région.

M. HORNER *(Jasper-Edson):* Je songe à la région d'Edmonton jusqu'à celle de la rivière La Paix.

M. GORDON: Je n'ai pas entendu dire que le service rail-route serait recommandé pour la région que vous avez mentionnée. Le volume du trafic ne le justifierait pas.

M. GRAYSTON: Nous faisons enquête à ce sujet.

M. CREAGHAN: L'an dernier ou l'année précédente, vous nous avez donné des renseignements sur les nouveaux wagons pour le transport du bois à pâte et vous nous avez aussi laissé entendre que vous auriez de nouveaux wagons pour le transport des automobiles. Pourriez-vous nous dire quel succès vous avez eu avec ces genres de wagons couverts et combien vous en avez. Je crois que vous les appeliez des wagons pour bois à pâte et des transporteurs d'automobiles. Je voudrais surtout savoir quel succès vous avez eu dans le maintien de ce service. Était-ce un essai?

M. GRAYSTON: C'était un essai et je devrais peut-être ajouter que ce l'est encore. Ces wagons ont satisfait à certaines exigences de l'industrie du bois à pâte, mais ni cette industrie ni nous n'en sommes entièrement satisfaits. Tout ce qu'on peut dire pour l'instant, c'est qu'ils font encore l'objet d'une étude. Je veux parler des wagons pour bois à pâte.

M. CREAGHAN: Que pensez-vous des transporteurs d'automobiles à deux ponts?

M. GORDON: Ce service fonctionne bien, n'est-ce pas monsieur Grayston?

M. GRAYSTON: Oui, nous avons réussi en ce sens que nous avons augmenté le nombre des wagons; de fait, nous en comptons maintenant 150. Nous en avons commandé 125 en 1959.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway):* Monsieur le président, m'autorisez-vous à poser une autre question au sujet du service rail-route? Monsieur Gordon, pourriez-vous me dire si le chemin de fer avait fixé quelque taux convenu avec des intéressés au service rail-route?

M. GORDON: Je ne saurais m'en souvenir.

M. CARTER: Les taux convenus sont-ils les mêmes pour les wagonnées et pour le service rail-route?

M. GORDON: Au pied levé, je ne le sais pas.

M. PASCOE: Monsieur le président, j'aimerais poursuivre notre discussion antérieure au sujet des réparations des wagons couverts.

M. CARTER: Puis-je poser une question de plus au sujet du service rail-route? Je crois que le National-Canadien, comme le Pacifique-Canadien d'ailleurs, a deux plans de service rail-route.

M. GORDON: Autant que je sache, oui.

M. CARTER: Devez-vous les déposer auprès de la Commission des transports du Canada?

M. GORDON: Non.

M. CARTER: Vous ne savez donc pas si votre plan et celui du Pacifique-Canadien sont analogues?

M. GORDON: Nous savons, pour l'avoir examiné, que celui du Pacifique est le même que le nôtre.

M. PASCOE: Monsieur le président, ma question se rapportait aux réparations des wagons couverts, particulièrement aux wagons destinés au transport des céréales. Il nous arrive souvent à des époques comme celle-ci d'entendre dire qu'il y a pénurie de wagons couverts à céréales. Est-ce parce que certains de ces wagons sont aux ateliers de réparation? Qu'est-ce qui fait défaut? On entend dire qu'il n'y a pas assez de wagons couverts.

M. GORDON: Autant que je sache, nous ne manquons pas de wagons couverts et je crois que M. Grayston vous dira que le nombre de wagons couverts dans l'Ouest du Canada est suffisant. Le dernier rapport que j'ai lu indique que tout est en ordre. Il est possible qu'à certains moments, il manque de wagons et qu'un cultivateur n'obtienne pas un wagon au moment précis où il en a besoin. Toutefois, pour ce qui a trait au transport des céréales en général, nous possédons un nombre amplement suffisant de wagons dans l'Ouest canadien.

M. PASCOE: Que dites-vous de la réparation des wagons couverts.

M. GORDON: La moyenne est à peu près la même que pour l'ensemble. Nous constatons que les réparations qu'exigent les wagons couverts,—c'est-à-dire les réparations d'entretien par opposition aux grandes réparations,—sont conformes à la moyenne.

M. GRAYSTON: Oui. Nous entrons ici dans le domaine du classement des wagons couverts. Nous répartissons les wagons selon l'usage auquel ils sont destinés pour le papier, le sucre et la farine et pour les céréales. Je dirai que les wagons à céréales n'exigent pas plus, ni moins de réparations d'entretien qu'un wagon servant dans une autre catégorie, supposant qu'il soit mis en service primitivement dans l'une ou l'autre catégorie.

M. GORDON: Vous comprenez sans doute qu'on ne peut pas employer n'importe quel wagon pour le transport des céréales. Le wagon destiné à cette fin doit appartenir à une classe supérieure de wagons couverts.

M. PASCOE: J'ai une question à poser à laquelle vous ne voudrez peut-être pas répondre.

M. GORDON: Je suis prêt à répondre à toutes les questions.

M. PASCOE: Ma question a trait aux wagons qui arrivent à un endroit où il y a trois ou quatre élévateurs. Lorsqu'il s'agit du placement des wagons, tous les élévateurs reçoivent-ils le même traitement?

M. GORDON: Cette question relève de la Commission des grains. Nous nous conformons aux ordres que nous recevons.

M. PASCOE: Vous donne-t-on chaque fois des ordres?

M. GORDON: Oui, nous suivons les directives reçues.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Les réclamations constituent-elles un facteur important dans le transport des marchandises? Pouvez-vous me dire quel est le pourcentage du montant destiné aux dommages-intérêts par rapport aux recettes du transport des marchandises? Peut-être pourriez-vous établir une comparaison pertinente avec d'autres chemins de fer?

M. TOOLE: La perte attribuable aux réclamations en dommages-intérêts s'est chiffrée à $4,600,000 en 1960.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Quel est le pourcentage de ce chef par rapport aux recettes provenant du transport des marchandises?

M. TOOLE: Je puis le calculer rapidement. Il est de .82 p. 100.

M. GORDON: C'est-à-dire moins d'une pour-cent.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: C'est très faible, n'est-ce pas?

M. GORDON: En effet; mais nous l'avons amélioré.

M. HORNER *(Acadia)*: Nous a-t-on déjà fait connaître les chiffres relatifs au nombre de tonnes transportées par le service rail-route?

M. FISHER: On ne nous a cité que le pourcentage et le nombre de wagons.

M. GORDON: Notre rapport indique que le nombre de tonnes transportées par service rail-route a augmenté de 8.6 p. 100 par rapport à 1959? Ce renseignement répond-il à votre question?

M. HORNER *(Acadia)*: Plus les chiffres sont bas, plus il est facile de remarquer les augmentations.

M. GORDON: C'est exact.

M. HORNER *(Acadia)*: Je me demande quel est le nombre de tonnes?

Le PRÉSIDENT: Une augmentation de 8.6 p. 100 représente un relèvement continu.

M. GORDON: En 1959, le nombre de tonnes a été de 576,512 et, en 1960, de 607,306.

M. FISHER: En wagonnées?

M. GORDON: Non, ce sont des tonnes.

M. FISHER: Je sais; mais n'avez-vous pas indiqué le nombre de wagons?

M. GORDON: Je ne saisis pas très bien votre pensée.

M. FISHER: Le Pacifique-Canadien déclare pour service rail-route le nombre de remorques transportées et vous nous l'avez cité.

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

M. FISHER: Y a-t-il quelque endroit dans le réseau où une entente avec le Pacifique-Canadien existe pour le transport en commun des marchandises?

M. GORDON: Le *Northern Alberta Railway* est exploité en commun. Nous avons un bon nombre de terminus collectifs où les opérations se font en commun. Mais je pense que c'est le seul genre d'exploitations qu'on peut appeler exploitations conjointes.

M. FISHER: Il n'y a aucun endroit où vous êtes convenus de partager le transport des marchandises qui en sont expédiées?

M. GORDON: Non, aucun.

M. FISHER: Ainsi toute personne qui a cette impression se trompe?

M. GORDON: Oui. Si vous voulez dire que nous avons conclu une entente ou un accord avec le Pacifique-Canadien pour que cette société s'occupe du transport des marchandises à notre place ou vice versa, je réponds catégoriquement non.

M. FISHER: Il n'y a donc pas de partage ou d'ententer—

M. GORDON: Absolument pas — sauf aux endroits où nous avons des exploitations communes bien connues. Le *N.A.R.* est une co-exploitation; le chemin de fer nous appartient à parts égales. A certains endroits, nous avons des terminus communs, où nous avons conclu des ententes relatives à l'exploitation et à la manoeuvre des trains.

M. FISHER: Pourriez-vous prendre note du taux convenu nº C.T.C. 1180 et, après les audiences vérifier s'il est vraiment rémunérateur?

M. GORDON: Nous l'examinerons.

M. MONTEITH (*Verdun*): Au sujet du service en commun entre Montréal et Toronto, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien fournissent-ils des employés et du matériel en parts égale?

M. GORDON: Non; de façon générale, la proportion est en fonction du matériel employé. Je vous explique immédiatement comment nous procédons. Prenons comme exemple un train particulièr. Quant on forme un train pour une exploitation en commun, il se trouve un certain nombre de wagons de genres différents fournis par le Pacifique-Canadien et un certain nombre fourni par le National-Canadien. La formule tient compte de nombre de wagons fournis par chaque société; une fois qu'on a payé pour l'usage de ces wagons, on répartit les dépenses en parts égales.

M. MONTEITH (*Verdun*): Cela comprend-il le services des locomotives?

M. GORDON: Oui. La première part va à la société qui fournit le matériel.

M. MONTEITH (*Verdun*): J'aimerais poser une question au sujet des cours de triage. Qu'arrivera-t-il à la Pointe Saint-Charles? Les ateliers qui s'y trouvent seront-ils déménagés dans les nouvelles cours de triage?

M. GORDON: La nouvelle cour de triage n'a aucun rapport avec la Pointe Saint-Charles.

M. FISHER: J'aimerais qu'on me renseigne sur ceci. Le Pacifique-Canadien semble très fier des services de manutention unifiée ou de marchandises qu'il a mis en vigueur en Colombie-Britannique. Cela constitue-t-il le modèle ou le précurseur de votre administration locale ou cette dernière offrira-t-elle le même genre de service unifié?

M. GORDON: Nous croyons être en avance à plusieurs égards dans ce domaine, mais nous n'en sommes encore qu'à un stade de transition. Le modèle du P.-C. là-bas n'est encore qu'à un stade expérimental. Le département des services des marchandises a pour objet principal de rationaliser et de coordonner les divers moyens de transport par actuels ou futurs rail ou par route, afin de permettre aux chemins de fer de soutenir la concurrence dans les régions où le transport routier attire une plus forte clientèle en raison de la rapidité et la flexibilité de ce service et peut-être aussi dans les régions moins importantes ou le transport routier coûte moins cher. Nous sommes en voie d'établir des gares-centres, dont le principal effet sera d'orienter le tranport des marchandises de façon à employer le plus possible le chemin de fer. Les marchandises seront transportées à une gare-centre d'on les expédiera par camions dans toutes les directions, si ce moyen se révèle le plus rentable. Ainsi, nous éliminerons les petits hangars à marchandises le long des voies; ces hangars coûtent très cher compte tenu de la faible quantité de marchandises qui y passent. Notre principal objet vise l'intégration de nos différentes formes de transport des marchandises: wagonnées parielles par express et le reste de telle sorte que les marchandises convergeront vers une gare-entre d'où elles seront distribuées par camions.

M. FISHER: Express, dites-vous. Cela explique-t-il la disparition du rapide du réseau transcontinental; y a-t-il maintenant des wagons express dans vos trains de marchandises rapides?

M. GORDON: Oui, ils en feront partie. Nous étudions avec nos syndicats les mesures de coordination nécessaires à la fusion de ces groupes plus anciens. Nous recevons un appui satisfaisant. En effet, récemment le chef du syndicat nous a fait des compliments au sujet de la collaboration que nous avons obtenue.

M. WILSON: L'entente fondamentale est déjà étudiée.

M. FISHER: Ces dispositions visent-elles d'autres syndicats?

M. GORDON: Non. Elles atténuent les effets du service de wagonnées partielles. Il reste bien d'autres choses à faire, mais nous les mènerons à

bonne fin. La documentation pose un gros problème. Les documents qui ont trait à un colis expédié par messagerie diffèrent beaucoup des documents nécessaires à l'expédition des wagonnées partielles. Nous rencontrons une multitude de problèmes juridiques et de difficultés de comptabilité, et ainsi de suite. Nous avançons et nous espérons atteindre notre but éventuellement.

M. FISHER: Si vous menez à bonne fin l'intégration, cela signifie que vous,—j'entends le National-Canadien et le Pacifique-Canadien,—serez en mesure de soper le commerce d'un grand nombre d'exploitants de roulage et d'exploitation qui détiennent des permis valabler dans les limits d'une ville, d'une municipalité ou d'une région?

M. GORDON: Un instant; je reconnais facilement une question tendancieuse. Je dirais que l'intégration ne produirait pas cet effet. De fait, nous n'emploierons pas nécessairement nos propres camions dans l'exploitation de ces gares-centres. Nous trouverons peut-être avantageux de louer les services de camionneurs déjà établis. Je ne dis que tel sera toujours le cas; cela dépendra des circonstances. Actuellement, nous engageons un grand nombre de camionneurs et, si cette pratique nous convient, nous la maintiendrons dans certaines régions. Les gares-centres dont j'ai parlé assureront le transport par rail des marchandises qui seraient de toute façon acheminées par chemin de fer. Actuellement le chemin de fer transporte des marchandises, mettons, de Toronto à une certaine gare sur le parcours. Je ne veux pas citer d'endroit car cela ennuierait peut-être les habitants que je parle de l'endroit comme d'une petite gare le long du parcours; disons, alors qu'il s'agit de la gare «X». Nous avons constaté un double emploi important lorsqu'un convoi va, mettons, de Toronto à Montréal; il n'est pas économique que ce train s'arrête à une gare le long de la route pour laisser un wagon; nous avons donc un train qui se rendra jusqu'à Montréal où il sera aiguillé sur la voie qui le ramènera le wagon en question à la gare secondaire pour livrer les marchandises. Voilà ce que nous voulons éliminer. J'ai eu connaissance d'un cas où le train a passé six fois devant la gare secondaire avant qu'on pût y laisser le wagon, celui-ci allant et revenant jusqu'à ce qu'on l'ait aiguillé. Je crois qu'en prenant les mesures nécessaires, nous pourrons amener le train aussi rapidement que possible du point de départ à la gare-centre; de là nous pourrions nous servir de nos propres camions non seulement pour transporter nos marchandises mais aussi toutes autres marchandises qui pourraient s'y trouver.

M. FISHER: Je tiens mes renseignements d'une personne à qui, il y a quelques années, les taux convenus que vous et le Pacifique-Canadien exigez des brasseries ont nui. Vous avez ruiné son commerce. Son argumentation à ce sujet n'est pas tout à fait claire en ce qui regarde la perte de son commerce mais elles révèle que certaines brasseries ont été autoriées à de se servir de gares-centres et que les frais de transport des marchandises et de l'entrepôt ont entraîné des ennuis, les mêmes difficultés se posant à l'autre extrémité. Cette personne a allégué que l'entente l'a forcée à abandonner la partie.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Cela l'a contraint à se retirer des affaires. Une meilleure coordination et intégration des services de la part des chemins de fer est indispensable. Voilà un exemple qui me fait demander s'il y a lieu de séparer ou d'intégrer le transport par rail et le transport par route. Pour les chemins de fer, cela pourrait présenter un genre parfait d'intégration et permettre un excellent fonctionnement, mais cela peut aussi modifier toute l'industries du transport.

M. GORDON: L'établissement de la structure pose certainement un problème pour la main-d'œuvre et le chemin de fer. Ce qui importe en réponse à votre question, c'est que tous nos taux convenus sont compensatoires. Mais j'étudierai le cas particulier dont vous parlez.

M. FISHER: Dans le cas que j'ai mentionné, il s'agissait de taux convenus entre les deux sociétés de chemins de fer. Ces gens disent qu'ils ont toujours été en mesure de modifier le taux jusqu'à l'institution des taux convenus par les chemins de fer.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Lorsqu'il s'agit d'attirer la clientèle, il n'est pas possible de marchander; le succès dépend des atouts du vendeur.

M. GORDON: C'est une affaire de concurrence, en effet.

M. FISHER: Comment est-il possible d'exercer une concurrence si les taux sont les mêmes?

M. GORDON: On tient compte des services, de mon sourire agréable par opposition à celui de M. Crump et de la douce cadence de ma voix.

M. BROOME: Seulement à la réunion de ce comité.

M. GORDON; Notre concurrence va s'intensifier, monsieur Broome.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Après l'intégration que vous êtes en voie de réaliser, les employés des sociétés que vous acquérez deviendront-ils des employés des chemins de fer?

M. GORDON: Certainement; de fait, ils le sont déjà si l'achat est conclu. Ce sont nos employés.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): L'affaire du service des marchandises du Pacifique-Canadien a suscité beaucoup de difficultés ouvrières en Colombie-Britannique, parce que les sociétés en cause, lorsqu'elles étaient indépendantes, étaient dans bien des cas représentées par le syndicat des camionneurs.

M. GORDON: Oui.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Une fois que ces sociétés sont intégrées aux sociétés ferroviaires proprement dites, ce n'est plus le cas.

M. GORDON: Un instant. Je crois que vous n'avez pas bien saisi ma pensée. Je n'ai pas voulu dire que les employés de certaines de ces sociétés qui nous appartiennent deviennent des employés de la société ferroviaire.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): C'est ce que je pensais. Mais le Pacifique-Canadien exploite ces sociétés en tant que sociétés de camionnage et éventuellement, en vertu du programme d'intégration, appelé le service des marchandises du Pacifique-Canadien, les employés de ces sociétés deviennent des employés de la société ferroviaire plutôt que des employés de ces entreprises indépendantes.

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

M. GORDON: Je ne suis pas sûr au sujet du Pacifique-Canadien, mais je doute que vous ayez raison. Toutefois, je ne sais pas.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'entente de déterminer si les employés de l'*East-West Transport Limited* sont représentés par le syndicat des camionneurs.

M. GORDON: Non. Avez-vous dit *East-West*?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui. J'en ai nommé une au hansard.

M. GORDON: Nous en sommes tenus aux contrats syndicaux qui existaient dans le temps. Voyons pour ce qui est de l'*East-West*. Oui, le syndicat des camionneurs avait déjà passé un contrat lorsque nous avons pris possession de cette société. C'est exact.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je veux dire que les camionneurs sont des employés de l'*East-West Transport* mais que l'*East-West Transport* appartient à la société ferroviaire et que cette dernière est l'agent négociateur.

M. GORDON: C'est *l'East-West Transport* négocierait avec ses propres employés.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui, c'est exact; excusez-moi. Quelle est votre intention? Laisser les choses comme elles le sont ou plus tard intégrer ces employés aux Chemins de fer de sorte qu'ils deviendraient des employés de la société ferroviaire?

M. GORDON: Cela dépendra des circonstances. Nous ne sommes pas nécessairement liés à quelque syndicat. Si les employés veulent changer de syndicat, libre à eux de présenter une demande d'accréditation.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je n'arrive pas à me faire compendre, je crois.

M. GORDON: Ordinairement nous ne nous occupons pas de cette question; ce sont les employés qui y voient.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Est-il exact de dire que, lorsque vous achetez une de ces sociétés, celle-ci devient partie intégrante du réseau? Dans le cas du Pacifique-Canadien, le Conseil canadien des relations ouvrières a décidé que, lorsqu'il s'agissait d'une société exploitée par les chemins de fer, ceux-ci n'étaient pas l'entité reconnue et que, par conséquent, chaque filiale devait négocier avec le syndicat.

M. WILSON: La question ressortit entièrement au Conseil canadien des relations ouvrières.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Que vous continuiez ou non à exploiter l'*East-West Transport Limited* comme telle, l'*Empire Freightways* comme telle, et tout autre société en cause, comme la *Sydney Transport*, c'est une question de ligne de conduite pour le chemin de fer. Tant que ces sociétés sont exploitées sous leurs noms, on considère comme les agents négociateurs reconnus dans les circonstances actuelles, n'est-ce-pas?

M. GORDON: Oui.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La direction de ces sociétés négocie avec les employés.

M. GORDON: Oui.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous proposez-vous d'intégrer ces services?

M. GORDON: Pas sous ce rapport. Actuellement, nous avons l'intention,—mais les évenements changent parfois,—de conserver la structure propre de ces sociétés tant que cet état de choses nous sera avantageux. La main-d'œuvre peut poser un problème. Il n'est pas nécessaire de l'intégrer à l'exploitation ferroviaire. Nous conserverons l'identité de la société tant que cela nous conviendra. Il y aurait la question des permis et d'autres modifications qui se poserait.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je m'en rends bien compte. Je voulais tout d'abord m'assurer de vos intentions. Je pense les connaître maintenant. Une doléance que j'ai souvent entendue,—et je l'ai entendue au sujet du Pacifique-Canadien,—c'est que, lorsque les négociations sont du ressort des fraternités ferroviaires, on tient compte des salaires du point de vue national, tandis qu'auparavant ces sociétés étaient indépendantes et négociaient à l'échelon provincial.

M. GORDON: Cela affaiblirait la concurrence du service de camionnage du Pacifique-Canadien, n'est-ce-pas?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ce service pouvait offrir une plus forte concurrence en relevant directement du réseau ferroviaire, parce que les salaires en Colombie-Britannique, par exemple, sont plus élevés que la moyenne des salaires dans l'ensemble du pays. Lorsque les employés de ce service sont devenus membres de la fraternité des employés de chemins de fer, leurs salaires ont baissé. Évidemment cela ne se produit peut-être pas dans tous les cas.

M. GORDON: Je croyais que leurs salaires avaient augmenté quand ils sont devenus membres des syndicats ferroviaires.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Non; il y a eu une baisse sensible.

M. GORDON: Il s'agit donc d'une exception.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poser d'autres questions?

M. HORNER (*Acadia*): A quel point en sommes-nous?

M. FISHER: Nous en sommes à la question des marchandises. Pour le camionnage avez-vous recours aux services de courtiers? Dans le cas de l'affirmative, leur payez-vous une commission?

M. GORDON: Je ne me rappelle pas que nous l'ayons fait. De toute façon ce n'est pas l'usage.

M. D. M. TROTTER (*Adjoint au vice-président, Transport et Entretien, National-Canadien*): Nous avons des agents à la commission, dans le service des messageries.

M. GORDON: Nous avons conclu diverses ententes avec nos agents.

M. FISHER: Je crois savoir que le National-Canadien compte un certain nombre de courtiers qui s'occupent du commerce de camionnage, c'est-à-dire de trouver des marchandises à faire transporter par camions. Puisque M. Gordon a fait mention d'une sorte d'intégration, je me demande si on ne frait pas de même pour le service des marchandises?

M. GORDON: Je ne suis au courant que du cas où l'agent reçoit un salaire à part la commission au service de messageries. Bien sûr, ce n'est la pratique générale; cela dépend de l'endroit. Monsieur Browne, M. Fisher demande si le National-Canadien a des courtiers qui s'occupent d'activer le commerce de transport par camions. Connaissez-vous certains cas où des courtiers, agissant au nom du National-Canadien, nous trouvent de la clientèle?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je sais que les agents cherchent à attirer la clientèle. Une entreprise avec laquelle j'étais en relation avait l'habitude de faire de la réclame.

M. GORDON: Mais connaissez-vous quelque courtier?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Non.

Le PRÉSIDENT: Le ministre doit assister à une autre réunion et il demande qu'on l'excuse.

M. FISHER: Je regrette qu'il doive partir.

M. CHEVRIER: Je voulais lui poser d'autres questions.

M. FISHER: Peut-être pourrait-on permettre à M. Chevrier de poser maintenant les questions qu'il désire vu qu'il ne sera pas ici ni lundi ni mardi.

Le PRÉSIDENT: Le ministre doit partir dès mainteant. M. Chevrier, qui a lui-même été ministre, connaît l'importance des rendez-vous.

M. FISHER: Je reviendrai à cette question de commission quand nous étudierons le chapitre relatif au camionnage.

M. GORDON: Vous serait-il possible de préciser votre pensée?

M. FISHER: Je veux parler de la situation à Winnipeg.

M. GORDON: Plus votre question sera claire plus M. Browne sera en mesure d'y répondre exactement.

M. FISHER: Je veux savoir pourquoi vous payer une commission de dix pour-cent à un courtier à Winnipeg?

M. GORDON: Je doute fort que nous payions une telle commission, mais je me ferai un plaisir d'y voir. A quelle sorte de courtier pensez-vous?

M. FISHER: Un courtier qui s'occuper du camionnage.

M. GORDON: Peut-être dans le passé avez-vous rencontré un tel courtier dans l'une des sociétés de camionnage que nous avons achetées. Je n'en connais pas dans notre exploitation, mais j'examinerai le cas.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, s'est bien de songer à l'intérêt général, au public et aux contribuables, mais après tout le Pacifique-Canadien et le National-Canadien sont des sociétés concurrentes et leur manière de s'attirer de la clientèle doit être protégée. Je crois qu'aucune société particulière ne révélerait les moyens qu'elle emploie pour mousser son commerce.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Dois-je comprendre que la question de M. Fisher se rapporte à la manière d'attirer de la clientèle pour une des sociétés de camionnage que le National-Canadien a achetées?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Il semble croire que nous payons un courtier dans la course aux clients pour nos entreprises de camionnage.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il me semble que n'importe quelle entreprise doit avoir des agents enquête de clients. Je ne vois rien d'anormal en cela.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est l'affaire des sociétés et que le Comité ne doit pas s'occuper de cette question.

M. FISHER: J'y reviendrai lorsque nous étudierons le chapitre du camionnage.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la prochaine question à l'étude se rapporte aux services de voyageurs.

M. MCFARLANE: Avant que nous entamions ce sujet, j'aimerais poser une question à M. Gordon. Comme M. Gordon le sait, on cherche à faire soustraire certains produits au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Peut-on vous demander ce que vous en pensez?

M. GORDON: C'est terrible.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Cela améliorerait peut-être le transport mixte et ainsi augmenterait les recettes.

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

Passons maintenant aux services des voyageurs.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): En ce qui regarde les services de voyageurs, M. Gordon voudrait-il nous faire connaître son avis au sujet de la suppression des services non rentables, mesure recommandée dans le rapport de la Commission royale. Voici ce que nous lisons à la page 60 de ce rapport:

> Nous recommandons, pour faciliter la réduction des déficits des services de voyageurs, une modification des statuts pertinents qui permettrait aux chemins de fer, après requête auprès de la Commission des transports, de supprimer tout service de voyageurs peu rentable, sauf lorsque la Commission est convaincue qu'il n'existe aucun chemin public qui pourrait raisonnablement y suppléer.

Une chose me préoccupe; M. Broome a demandé combien de demandes les chemins de fer avaient présent au sujet de l'abolition de ces services et je remarque que la plupart de ces demandes ont été approuvées.

M. BROOME: Vingt-quatre sur vingt-six.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je m'étonne qu'on n'ait pas présenté un plus grand nombre de demandes et je me demande si on a réellement l'intention de supprimer certains services de voyageurs non rentables.

M. GORDON: Si le plus grand nombre de ces demandes ont été approuvées, c'est que l'expérience nous a appris le genre de choses que nous pouvions demander. Bien que nous tenions beaucoup à certaines autres choses, nous

savons qu'il est inutile d'en faire la demande; c'est pourquoi nous n'avons pas tenté de les obtenir. A la suite de l'encouragement que nous a donné la Commission royale, nous sommes en voie de faire une étude approfondie de chaque genre particulier de services. Lorsqu'il nous est possible de montrer qu'un service est exploité à perte, et à la suite de l'invitation de la Commission royale MacPherson d'en appeler à la Commission, nous n'avons plus à prouver la nécessité de le supprimer. Nous devons simplement invoquer la non rentabilité du service auprès de la Commission et dire à celle-ci: le service n'est pas rentable, en voici la preuve. Nous n'avons pas à exprimer l'opinion qu'il doit être supprimé ou non. Si la Commission décide qu'il ne doit pas être supprimé nous recevons alors une subvention en compensation des pertes subies; c'est là un changement radical. Je ne suis donc pas en mesure de vous dire en ce moment combien il y aura de les demandes, parce que nous examinons toute la question à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: Cette ligne de conduite diffère de celle que nous poursuivions précédemment. Vous avez supprimé ces services après avoir prouvé à la Commission que leur suppression s'imposait.

M. GORDON: La Commission peut arriver à la conclusion que le service doît être supprimé; nous ne recevons alors aucun montant, puisque cette décision entraîne la suppression du service. D'autre part, si, en dépit au fait que le service est peu rentable, la Commission se rend compte qu'il y a un nombre suffisant de facteurs favorables à l'intérêt public pour en justifier l'exploitation, elle peut préconiser le paiement d'une subvention aux chemins de fer, ce qui revient à dire que les chemins de fer doivent être payés pour le service rendu.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La Commission royale n'a posé qu'une seule condition: l'existence d'un route convenable.

M. GORDON: Non, je pense qu'elle exige davantage.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Le service doit être non rentable.

M. GORDON: Oui.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Le texte ne mentionne que la non rentabilité du service et l'existence d'une route convenable.

M. GORDON: Ne parle-t-il pas d'un autre service? Les chemins de fer doivent pouvoir dire qu'il existe un autre mode de transport.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je lisais le texte à la page 60; il se lit comme il suit:

> Lorsque la Commission est convaincue qu'il n'existe aucun chemin public qui pourrait raisonnablement y suppléer.

M. GORDON: Chemin public, dit-on?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui.

M. GORDON: Je ne crois pas que l'intention de la Commission soit de s'en tenir à cette seule condition. Lorsque nous voulons mettre fin à l'exploitation d'un service, nous démontrons toujours qu'il existe un autre service convenable et j'ose croire qu'à une audience de la Commission, on tient compte de l'intérêt public.

Le PRÉSIDENT: La Loi vous impose de maintenir l'exploitation du service, rentable ou non, s'il n'existe pas d'autre moyen de transport. La clause dont vous avez parlé au sujet de la compensation pour une perte subie ne s'applique-t-elle pas que s'il existe un autre service?

M. GORDON: Seule la Commission peut déterminer les critères; cette tâche lui appartient.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question? N'appartient-il pas à l'État de décider s'il accepte ou non ces propositions?

M. GORDON: Oui. Je parle seulement de propositions et ces propositions ne sont valables que si par l'État les sanctionne.

M. CHEVRIER: Et législère en la matière. Et alors, la loi doit tenir compte de tous les facteurs: existence d'un chemin public qui pourrait raisonnablement y suppléer et autres éléments, n'est-ce pas?

M. GORDON: Certainement; nous n'avons aucune garantie qu'on donnera suite à ce rapport et aucune assurance que le rapport sera mis en vigueur tel qu'il est rédigé. Le gouvernement doit décider quelles sont les mesures à prendre pour que la subvention soit payée sur les deniers publics.

M. BROOME: Même si le rapport n'est pas approuvé en entier, ne seriez-vous pas justifiés de présenter de plus nombreuses demandes de suppression de certaines services que dans le passé?

M. GORDON: Oui; nous avons déclaré dans nos mémoires et dans notre augmentation qu'à notre avis, si la Commission royale exprimait son opinion au sujet du service des voyageurs de manière à créer un certain climat de l'opinion publique, nos instances auprès de la Commission au sujet de l'abolition des services non rentables seraient plus fructueuses. Je crois que ce climat de l'opinion publique est très important. La Commission royale est allée plus loin; non seulement a-t-elle songé à l'opinion, publique, mais elle a aussi proposé que, lorsque le public s'intéresse avant tout au maintien d'un service rentable, on doit supprimer toutes ces conditions pour les chemins de fer.

Nous continuons à affirmer que les chemins de fer ne reçoivent pas de subvention comme telle. Nous ne sommes payés qu'à l'égard de nos services. Si l'État décide que nous devons maintenir des services dans certaines régions particulières et qu'il est prêt à payer ces services à même les fonds publics, nous n'y voyons aucune objection. Peu n'importe d'où vient l'argent — c'est la formation écossaise que j'ai reçue que me fait parler ainsi — pourvu que nous le recevions.

M. BROOME: Avez-vous remarqué si le public accepte plus volontiers que les voyages par train sont destinés à disparaître, sauf dans certains cas spéciaux?

M. GORDON: Je crois que oui et les audiences de la Commission royale ont grandement aidé à créer cette opinion.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: J'aimerais finir ce que j'ai commencé.

Le PRÉSIDENT: C'est très intéressant et j'aimerais que vous continuiez mais, bien que ce soit instructif, je ne crois que nous ayons pour mission d'examiner un rapport que le Parlement n'a pas encore approuvé.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je crois que nous sommes intéressés à la situation des chemins de fer et que cette question est tout à fait pertinente.

M. FISHER: Nous pourrions peut-être présenter une recommandation en vue d'orienter l'opinion publique.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire que nous devrions proposer que le gouvernement approuve ou n'approuve pas le rapport?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je crois que nous devrions recommander que les chemins de fer soient autorisés à poursuivre leur ligne de conduite actuelle.

Le PRÉSIDENT: Le rapport de la Commission royale vient tout juste d'être remis et je ne pense pas qu'il nous appartienne d'examiner le rapport MacPherson.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Mais la situation des chemins de fer nous concerne.

Le PRÉSIDENT: L'autre jour, vous teniez à ce que nous suivions la procédure à la lettre.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Insinuez-vous que je ne m'y conforme pas?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il soit à propos que nous étudions le rapport MacPherson alors qu'il n'a pas encore été approuvé par le Parlement. Cette tâche ne relève pas de notre compétence.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Nous nous occupons des dépenses projetées des chemins de fer et je suis certain que nous sommes tous intéressés à améliorer l'état financier de cette société.

Le PRÉSIDENT: Très bien, continuez.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je ne veux pas amorcer de nouveau une controverse au sujet des subventions. Personne ne pense qu'elles doivent être abolies, mais elles jouent un rôle dans le domaine de la concurrence. Au sujet des services de voyageurs, je voudrais faire remarquer que ces services semblent avoir subi une perte de 40 millions de dollars l'an dernier. Le déficit global se chiffrait à 67 millions de dollars dont une large part est attribuable à la perte qu'ont subi les services de voyageurs. Je suis certain que le Comité va étudier cette question et j'espère qu'il proposera qu'on accorde aux chemins de fer la liberté voulue, afin qu'ils ne soient pas obligés de puiser à même leurs recettes et d'exiger des subsides pour combler ces pertes.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: A combien s'élevait votre déficit à l'égard des services de voyageurs l'an dernier?

M. GORDON: Ce renseignement paraît dans le rapport.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Chaque année vous êtes obligés de révéler ce déficit, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Mademoiselle LaMarsh désire poser une question; puis ce sera le tour le M. McPhilipps.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Je ne veux que signaler que le déficit d'exploitation des services de voyageurs s'est chiffré à 40 millions de dollars, tandis que les recettes de ces mêmes services ne se sont élevées qu'à 48 millions de dollars. C'est dire que vous n'avez enregistré qu'un gain de 8 millions sur une exploitation de 48 millions.

Le PRÉSIDENT: La tendance des conditions est claire: pendant la période de transition, soit au cours des quelques prochaines années, les services de voyageurs subiront des pertes.

M. BROOME: Vous soulevez un point très intéressant et des plus pertinents.

M. FISHER: Vos données statistiques relatives au transport des voyageurs indiquent les recettes par voyageur et le parcours moyen par voyageur, et ainsi de suite; pourquoi votre calcul n'indiquerait-il pas les frais d'exploitation? Nous pourrions ainsi établir immédiatement une comparaison.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, nous avons indiqué la perte globale. Cela devrait suffire, il me semble.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Nous ne pourrons étudier les statistiques tant que vous ne nous indiquerez pas à quoi sert cet argent.

M. GORDON: Nous l'avons indiqué à la Commission royale. Je pense que votre rôle ici est de vous prononcer sur le principe. Je suis tout à fait d'accord qu'une fois que le Parlement aura statué sur cette question, que le cas sera présenté à la Commission des transports du Canada, qui sera l'agent tout indiqué pour l'administration des subventions, les chemins de fer devront faire connaître le montant des pertes. Ils le feront.

M. MCPHILLIPS: Si, par exemple, dans un même convoi vous avez des wagons du service de messageries et des wagons du service de voyageurs, la perte que subit le service de voyageurs se trouve-t-elle absorbée dans les recettes du service de messageries?

M. GORDON: C'est un problème très complexe de l'établissement des prix; il n'est pas facile à résoudre. La Commission l'a étudié pendant plusieurs mois; il existe une formule d'établissement des prix que nous emploierons et sur laquelle la Commission des transports devra se prononcer.

M. MCPHILLIPS: Actuellement, établissez-vous les dépenses relatives à l'énergie motrice, par exemple, à l'égard de chaque voyageur ou les établissez-vous pour l'ensemble du service des voyageurs?

M. GORDON: Nous n'employons pas cette méthode au jour le jour, mais nous nous en servons lorsque nous décomposons nos dépenses pour l'année selon une formule que nous jugeons convenable au service des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais être mieux renseigné au sujet de la question qu'a soulevée M. McPhilipps. Dans ma région, on a abandonné plusieurs embranchements. Je ne m'y suis pas trop fortement opposé parce que je sais que le service des voyageurs y était à peu près inutile. Toutefois j'ai remarqué qu'il y fasse parfois des trains de deux wagons de messageries et d'une voiture de voyageurs. Je suppose que dans bien des cas, ce sont les recettes du service de messageries plutôt que celles du service des voyageurs qui assurent l'exploitation de ces embranchements que les chemins de fer maintiennent pour l'utilité de la région desservie.

M. GORDON: On appelle ça des trains mixtes.

M. MCPHILIPPS: Si on ne tient compte que du service des voyageurs, le tableau est sombre. La société Air-Canada, par exemple, a pu déclarer un déficit au sujet de son service entre Vancouver et Victoria en comptant le salaire de chacun jusqu'à celui des membres du personnel non-navigant et du service local, alors que, la plupart du temps, elle vendait des billets pour le service transcontinental. Voilà ce que peut faire un comtable ingénieux. Est-ce que vous attribuez tous les frais au service des voyageurs alors que vous devriez tenir compte aussi des messageries?

M. GORDON: Monsieur McPhillips, je vous citerai comme exemple la réponse qui a été donnée à la Commission royale d'enquête sur les transports au sujet de la méthode de calculer les frais:

> Le coefficient des frais variables provient de l'équation de régression. Pour vous faire comprendre ce que c'est, je vous donnerai quelques explications au sujet de l'équation de régression. L'analyse de régression est essentiellement un moyen de trouver par déduction le coût d'une unité supplémentaire d'un service de transport qui maintient constant le volume d'autres genres de service de transport, d'après la variation des frais et la variation des unités de rendement des divers genres de services de transport pour chaque division. Le coefficient qui résulte de l'équation de régression est un nombre qui s'obtient par la solution d'une série d'équations simultanées dont chacune est déterminée par calcul différentiel est destinée à indiquer la quantité de la valeur particulière de l'équation qui amoindrira la relation fonctionnelle entre la valeur prévue et la valeur réelle.
>
> L'équation de régression ou le coefficient du coût unitaire variable est donc cette partie du coût qui varie selon les changements produits dans le volume du transport en cause.

C'est ainsi que nous procédons.

Le PRÉSIDENT: C'est très clair.

M. CHEVRIER: La Commission royale a-t-elle fondé sa recommandation sur ce principe?

Le PRÉSIDENT: La seule dame à faire partie de notre comité désire poser une question. J'aimerais qu'elle puisse la poser avant cinq heures.

M. McPHILLIPS: Je n'ai pas terminé. Le rapport mentionne qu'en 1960 on a amélioré les services du *Supercontinental*. Je voyage passablement par ce train. Quelles ont été les améliorations?

M. GORDON: Je vous donne les renseignements à l'instant.

M. McPHILLIPS: Je ne veux pas être sarcastique.

M. GORDON: Je le sais bien. Je me demandais si M. Grayston ne pourrait pas vous répondre plus facilement. Peut-être devrais-je commencer ici la citation:

> Depuis le 24 septembre 1960 nous avons supprimé du «Continental» les wagons-restaurants de même que les wagons-lits sauf pour les trains de nuit entre Montréal-Englehart-Saskatoon-Edmonton et Vancouver-Kelowna. On n'a laissé dans ces trains que les wagons destinés aux voyageurs locaux. Cette mesure nous a permis d'ajouter les wagons de tête des services de messageries et du transport du courrier au «Continental» et de faire des économies par la suppression des trains nos 102 et 103 entre Capreol et Winnipeg et des trains nos 11 et 12 entre Winnipeg et Saskatoon, qui étaient surtout employés antérieurement pour les services susdits. Nous prévoyons épargner ainsi près de $2,000,000 par année.
>
> Pendant l'été de 1961, nous ajouterons de nouveau au «Continental» le service de wagons-restaurants et de wagons-lits pour tout le trajet, les études faits à ce sujet ayant démontré qu'un seul train ne suffisait pas au transport des voyageurs pendant le période de pointe de l'été. En conséquence, à compter du 22 juin les trains du Continental au départ de Montréal et de Toronto en direction de l'Ouest comprendront de nouveau des wagons-restaurants et des wagons-lits, et les trains au départ de Vancouver en direction de l'Est à compter du 26. On gardera ces wagons en service jusqu'au 22 septembre pour ce qui a trait aux allant de Montréal et de Toronto vers l'Ouest et jusqu'au 26 septembre pour les trains partant de Vancouver et allant vers l'Est.

M. GRAYSTON: Une des améliorations qu'on a apportées au service et qui est peut-être celle à laquelle pense M. McPhillips est la mise en service de wagons-chambrettes pour la commodité des touristes.

M. PHILLIPS: Oui, j'ai remarqué cette amélioration.

M. HORNER (*Acadia*): Au sujet des wagons-chambrettes que vous mentionnez, pourquoi s'en dégage-t-il une odeur aussi désagréable?

M. GORDON: A cause des voyageurs qui y voyagent.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne badine pas.

M. GORDON: Je ne sais pas quelles odeurs vous voulez dire. Il y en a de toutes sortes.

M. HORNER (*Acadia*): Je vous conseillerais de demander à un inspecteur objectif de traverser l'un de ces wagons. Je parle des wagons-chambrettes que M. Grayston a mentionnés. Ces wagons n'ont que des chambrettes d'une extrémité à l'autre et d'un couloir central d'une porte à l'autre.

M. GORDON: Je m'intéresse à cette question car on m'a fait la même plainte et je tente d'en découvrir la cause. Nous examinons cette question sérieusement; le service de santé s'y intéresse aussi mais pas seulement du point de l'hygiène. Il ressort de l'étude que certains genres de matériaux, matières plastiques ou autres matières, peuvent dégager certaines odeurs après quelques années d'usage. Nous faisons certaines épreuves à ce sujet. Une fois que nous aurons découvert la cause de ces odeurs, nous pourrons les bannir en vaporisant un désodorisant ou de quelque autre matière.

M. HORNER (*Acadia*): Je voulais savoir tout simplement.

M. GORDON: C'est une question bien intéressante. Nous n'avons pas eu assez de temps depuis que ces wagons ont été mis en service. On me dit que certains genres de rideaux ou certaines autres matières peuvent après une période d'emploi dégager une odeur désagréable. Si nous trouvons la cause de cet ennui, nous pourrons alors y remédier.

M. WILSON: Ce n'est pas la faute des voyageurs.

M. GORDON: Évidemment. Je retire ce que j'ai dit. Je dis maintenant, la main levée, que tous les voyageurs payants sentent bon.

M. HORNER (*Acadia*): Je sais. Cela me coûte cher lorsque je voyage par le National-Canadien avec toute ma famile, pour les repas et le reste.

M. MCPHILLIPS: Vous avez mentionné la raison pour laquelle vous n'avez pas mis en service des wagons observatoires dans votre rapide, et je suis porté à être d'accord avec vous; mais vous avez réalisé d'autres économies. Vous avez muni le Supercontinental d'installations pour faire entendre de la musique, ainsi que de bars. Les économies réalisées ne vous permettraient-elles pas d'aménager un meilleur genre de salon? Je me demande s'il ne vous serait pas possible de remplacer le wagon-salon d'acier si bruyant qui se trouve maintenant au milieu du train?

M. GORDON: Nous étudions sans cesse la façon dant nous pourrions améliorer la composition de nos train. Nous tentons d'arriver à notre but avec ce que nous avons, car nous ne voulons pas acheter de nouveaux wagons. Après tout, un wagon-salon coûte de $225,000 à $250,000. Il y a quelque temps, j'ai communiqué avec M. Grayston au sujet d'un wagon qui faisait entendre un cri ou grincement désagréable. On peut supprimer certains bruits dont vous parlez; ils sont inutiles et, à mon avis, ce sont les ateliers qui devraient s'occuper de cela. C'est une critique du département d'exploitation du transport et M. Grayston n'est peut-être pas de mon opinion. Je pense qu'on pourrait et qu'on devrait faire un meilleur travail.

M. GRAYSTON: Le bruit auquel fait allusion M. Phillips pourrait fort bien provenir de la composition du boggie; nous sommes en voie de changer graduellement les boggies de ces wagons. Je soupçonne que ce sont les bruits dont vous parlez.

M. GORDON: Lorsque vous vous trouvez dans un de ces wagons et que vous entendez de ces bruits, je vous demande en toute sincérité de nous faire part de vos observations et de vos propositions quant aux moyens d'amélioration la situation. Nous sommes vraiment intéressés à trouver ce qui fait défaut. Je sais que moi-même j'ai parcouru un train d'une extrémité à l'autre un tournevis à la main; je me suis rendu compte qu'avec un peu d'habileté, je pouvais faire disparaître un grand nombre de bruits, et c'est que j'ai fait. Nous désirons porter toutes défectuosités à l'attention du personnel des trains; je serais heureux de le mettre au courant de vos remarques.

Mlle LAMARSH: J'ai appris l'an dernier que les chemins de fer avaient renoncé leurs droits exclusifs dans un certain nombre d'endroits au sujet des tramways et des autobus. Avez-vous pour ligne de conduite de renoncer à ces droits lorsque la chose est possible?

M. GORDON: En effet; dans certains endroits où nous exploitions un service d'autobus dans la ville, nous discontinuons ce service. Nous en avions deux: un à Oshawa et l'autre dans le péninsule de Niagara.

Mlle LAMARSH: Et aussi à Niagara-Falls.

M. GORDON: Oui, ces autobus font le parcours entre Niagara, St. Catherines et Toronto. Nous exploiterons le service entre Niagara, St. Catherines et Toronto jusqu'au 1er septembre 1961. En raison de nos pertes d'exploitation, nous abandonnons le service dès l'expiration de notre contrat.

Nous avons conclu une entente avec la municipalité pour qu'elle en prenne charge. Quant à la ville de St. Catherines, elle a offert d'acheter l'exploitation à la condition que la Commission des affaires municipales approuve sa décision de prendre possession des autobus, de l'installation et du stock. Partout où nous nous rendons compte que nos exploitations ne peuvent devenir rentables, nous les cédons.

Mlle LAMARSH: Avez-vous abandonné vos services ailleurs que dans ces trois endroits du sud de l'Ontario?

M. GORDON: Non. Je crois que ce sont les derniers.

M. GRAYSTON: Nous nous sommes aussi retirés d'Oshawa.

Mlle LAMARSH: Qu'est-il advenu du personnel qui travaillait à l'exploitation des ces services?

M. GORDON: Nous nous occupons de cette question au moment où nous faisons la transaction. Dans certains cas, l'acheteur,—la ville dans le cas dont nous parlons,—engage nos hommes, soit autant qu'il en a besoin. Dans d'autres cas, on autorise les hommes à prendre leur retraite selon le régime de pension en vigueur.

Mlle LAMARSH: J'aurai d'autres questions à poser à ce sujet. Je me demande quelles mesures vous prenez à l'égard des personnes qui désirent rester à l'emploi du National-Canadien.

M. GORDON: Le même problème se pose dans chaque cas. Notre ligne de conduite est d'aider ces hommes dans la mesure du possible à trouver un emploi ailleurs. Nous nous efforçons d'abord d'en faire engager un grand nombre par l'acheteur.

Mlle LAMARSH: La situation à St. Catherines et à Niagara-Falls pose-t-elle un problème à certains employés?

M. WILSON: On accorde des entrevues aux employés de cet endroit.

Mlle LAMARSH: Vous parlez des employés de St. Catherines, n'est-ce pas?

M. WILSON: Oui.

Mlle LAMARSH: Ce n'est pas encore fait à St. Catharines, mais, le premier octobre, Niagara-Falls a obtenu son autorisation; Oshawa l'avait obtenue auparavant.

M. WILSON: Des ententes très satisfaisantes ont été conclues à Oshawa. La municipalité a pris à sa charge l'exploitation de la société d'autobus.

Mlle LAMARSH: Les chemins de fer ont-ils rengagé certains employés

M. WILSON: Quelques-uns.

Mlle LAMARSH: Dans les deux cas?

M. WILSON: Le fait que ces employés sont représentés par des syndicats différents pose toujours un problème. Par exemple, dans le cas qui nous occupe, il s'agit de l'*Amalgamated Union of Street Railway Employees* ou d'un syndicat portant un nom semblable. Les employés ne jouissent d'aucun droit d'ancienneté dans d'autres groupements. Ils doivent commencer au bas de l'échelle. Néanmoins, à Oshawa, nous avons réussi à muter certains employés à l'exploitation ferroviaire. Nous étudions toutes les possibilités d'emploi. On accorde une entrevue à chaque employé et on lui fait connaître tous les postes vacants.

Mlle LAMARSH: Je conclus donc que vous n'exploitez aucune autre société de transport par tramways ou par autobus au Canada.

M. WILSON: Il est peu probable qu'aucune autre société de transport par autobus n'accorde des droits d'ancienneté à ces employés.

Mlle LAMARSH: L'autre question se rapporte à un sujet qui m'est plus familier. Je crois savoir qu'on abolira les laissez-passer que l'on accorde actuellement aux députés et aux membres de leur famille. Le témoin aurait-il l'obligeance de me renseigner à ce sujet.

M. GORDON: Cela a-t-il trait aux sociétés de transport par tramways?

M. FISHER: Elle parle maintenant pour tous les députés.

Le PRÉSIDENT: Votre question se rapporte à l'annulation des laissez-passer, n'est-ce pas?

Mlle LAMARSH: Oui, à l'annulation des laissez-passer délivrés aux députés et aux membres de leur famille.

M. VAUGHAN: Les députés sont autorisés, de droit, à voyager par train et ils sont munis d'un laissez-passer. Chacun de vous en a un.

M. FISHER: Par suite de la proposition de la Commission royale, nous sommes encore tout embrouillés à ce sujet.

M. GORDON: La Commission royale recommande la suppression des laissez-passer.

M. FISHER: Vous est-il possible de nous dire combien les laissez-passer délivrés aux députés et aux membres de leur famille ont coûté l'an dernier?

M. VAUGHAN: A ma connaissance, nous ne notons pas le nombre de vos déplacements. Nos livres indiquent le coût approximatif des voyages de cet élément et des laissez-passer.

M. FISHER: De tous les laissez-passer?

M. VAUGHAN: Oui.

M. FISHER: Pourriez-vous nous donner une idée de ce que coûtent les déplacements des membres de nos familles?

M. VAUGHAN: Nos livres ne fournissent pas un état détaillé.

M. CHEVRIER: N'avez-vous pas fourni ces renseignements à la Commission royale?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas de statistique distincte sur les déplacements des députés. Cela obligerait le contrôleur des billets à faire un rapport spécial sur chaque député.

Mlle LAMARSH: Ne le faites-vous pas à l'égard de certaines personnes?

M. VAUGHAN: Oui. Je ne crois pas que nous en ayons la ventilation.

Mlle LAMARSH: Je répète ma question initiale. Comment envisage-t-on la question de l'annulation des laissez-passer?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas cité de chiffres réels. Je pense que le Pacifique-Canadien l'a fait. Sauf erreur, je crois qu'on a mentionné 9 millions de dollars. Il me semble que les représentants du Pacifiique-Canadien ont dit que si les détenteurs de laissez-passer payaient leurs billets, la société aurait reçu 9 millions de dollars.

M. CREAGHAN: Cela engloberait aussi le transport des employés.

M. VAUGHAN: Oui, le transport gratuit de toutes sortes.

M. FISHER: Quel est votre avis sur les laissez-passer des députés et ceux des membres de leur famille?

M. GORDON: Je préfère ne pas exprimer mon avis.

M. CHEVRIER: Les premiers sont visés par la loi.

M. FISHER: Oui, mais ce sont les seconds qui suscitent un plus vif intérêt.

M. GORDON: Nous avons exprimé nos opinions dans le mémoire que nous avons présenté à la Commission royale.

Mlle LAMARSH: Quelles sont-elles?

M. GORDON: Je donnerai un exemplaire du mémoire à quiconque n'en a pas.

M. FISHER: Mademoiselle LaMarsh a posé une question et je ne veux pas intervenir. Ceux d'entre nous qui ont des personnes à charge aimeraient savoir à quoi s'en tenir, mettons, pour le reste de 1961.

M. GORDON: Cela dépendra du gouvernement.

M. VAUGHAN: Je suis en mesure de répondre à une partie de la question.

M. GORDON: Bien — Commencez et je finirai.

M. VAUGHAN: Je crois que vous êtes particulièrement intéressés aux laissez-passer des personnes à charge des députés. Si je me souviens bien, les règlements que nous avons édictés au début de l'année, portent que les personnes à charge auraient droit à des laissez-passer pour la session de 1960-1961. Les choses en sont là.

M. FISHER: Cela sinifie-t-il que nous devons les renvoyer d'ici?

M. VAUGHAN: Si la session se terminait demain, il ne conviendrait pas à notre avis, du moins au mien, de ne pas accorder de laissez-passer aux membres de la famille d'un député. Nous serions raisonnables sous ce rapport.

Mlle LAMARSH: Établissez-vous vos pertes sur le montant que vous recevriez si ces personnes payaient leurs billets? En d'autres termes, vous est-il arrivé de refuser des voyageurs payants parce que les places étaient occupées par des détenteurs de laissez-passer?

M. GORDON: Nous ne tenons pas de registres de ce genre?

La vérité est que les détenteurs de laissez-passer sont censés céder leur place aux voyageurs payants. Nous appliquons ce règlement dans le cas des employés. Toutefois, je crois qu'un contrôleur qui mettrait ce principe en vigueur dans le cas d'un député ferait preuve d'une bonne dose de courage moral; mais je doute que tous les contrôleurs en soient pourvus à ce point-là.

Je n'ai jamais entendu dire ou reçu de plainte qu'un député ait dû céder sa place à un voyageur payant. On ne m'a jamais signalé de cas semblables. J'aimerais savoir si cette situation s'est déjà présentée.

Mlle LAMARSH: Voici ce que je désire savoir: le transport des députés et des membres de leur famille coûte-t-il quelque chose au chemin de fer, surtout si l'on songe que, de toute façon, le train partira?

M. GORDON: Cela revient à dire que, si les wagons sont à moitié vides, il n'en coûte pas plus cher d'y faire monter des voyageurs non payants, quels qu'ils soient. Je ne veux pas plaisanter.

Mlle LAMARSH: Les repas et la location de couchettes ne vous procurent-ils pas de recettes?

M. GORDON: Parfois.

Mlle LAMARSH: Recettes que vous perdriez si on abolissait les laissez-passer?

M. GORDON: Il y a certainement un élément de compensation. Je m'attendais à ce que vous posiez une autre question, savoir: combien de personnes voyageant gratuitement par chemin de fer, en particulier des personnes à charge, emploieraient ce moyen de transport si elles devaient payer leur billet?

M. BROOME: Ce sont pour ainsi dire des taux convenus, n'est-ce pas?

M. GORDON: Unilatéralement. Permettez-moi d'éclaircir cette question. Le Pacifique-Canadien a évalué à 6.7 millions de dollars le coût du transport gratuit accordé pendant l'année. Nous n'avons pas présenté d'évaluation, mais la Commission royale en a faite une pour nous.

M. CHEVRIER: Ce qui représente le transport gratuit des députés serait plutôt minime, n'est-ce pas?

Un DÉPUTÉ: Elle est infinitésimale.

M. GORDON: La question qui a été soulevée à la Commission MacPherson relève de la politique gouvernementale; je me ferai un plaisir de vous aider, si je puis vous être utile lorsque vous présenterez votre argumentation à la Chambre.

M. CREAGHAN: Cela représente 80,000 personnes dans le cas du Pacifique-Canadien, je crois.

M. GORDON: Vous qui détenez un laissez-passer serez peut-être intéressés de savoir que je n'ai pas d'autorisation de ce genre. Elle a été annulée. Je devrai payer mon billet ce soir si j'utilise les services du Canadien-Pacifique.

M. FORBES: Pourquoi ne voyagez-vous pas par le National-Canadien?

M. GORDON: Parce qu'il n'y a pas de train.

M. CHEVRIER: La question des personnes à charge ne fait-t-elle pas l'objet d'une ordonnance de la Commission des transports? C'est une ordonnance de la Commission qui autorise les sociétés ferroviaires à agir ainsi.

M. GORDON: Au sujet des laissez-passer des députés, dans les conditions actuelles, ceux qui ont été délivrés aux personnes à charge des députés et des sénateurs seront acceptés jusqu'à la fin de la session de 1960-1961. Les laissez-passer annuels accordés aux personnes à charge des ministres seront valables jusqu'à la fin de la session fédérale de 1961-1962. Je ne sais pas ce qui se passera après cela.

Mlle LAMARSH: La proposition d'annuler ces laissez-passer émane-t-elle des sociétés ferroviaires?

M. GORDON: Oui.

Mlle LAMARSH: Les sociétés ferroviaires admettent donc qu'elles perdront les recettes accessoires?

M. GORDON: Nous avons soutenu devant les membres de la Commission qu'on devrait nous rembourser le transport des députés. Si les députés ont droit d'employer gratuitement les services ferroviaires, nous estimons pour notre part que l'État doit défrayer ce transport tout comme il le fait dans le cas des membres des forces armées et des autres fonctionnaires. Nous ne voyons pas pourquoi les sociétés ferroviaires doivent assumer ces frais. Nous n'avons exprimé aucune opinion quant au bien-fondé du transport gratuit des députés.

Mlle LAMARSH: L'argument que j'ai évoqué plus tôt s'applique dans ce cas.

M. GORDON: Au sujet du coût du transport des voyageurs?

Mlle LAMARSH: Il ne vous en coûte pas plus pour transporter 21 personnes que pour en transporter une.

M. GORDON: Nous revenons à la question des frais variables. Aux États-Unis ainsi qu'au Royaume-Uni, on accorde le transport gratuit aux représentants gouvernementaux qui possèdent une feuille de route, comme c'est le cas des membres des forces armées au Canada. Nous ne disputons pas le pour et le contre des laissez-passer à l'endroit des députés, mais nous disons qu'il n'y a pas de raisons pour que les sociétés ferroviaires assument ce fardeau.

M. CREAGHAN: Imputez-les sur les 50 millions.

M. GORDON: Les sociétés de transport par autobus ne vous accordent pas de privilèges semblables.

M. HORNER *(Acadia)*: La société de transport *Greyhound* en l'Alberta nous transporte gratuitement partout.

M. GORDON: Ce n'est pas la loi qui l'ordonne.

M. HORNER *(Acadia)*: Je voudrais poser une autre question. N'avez-vous pas dit que vous devez payer votre billet de chemin de fer du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: N'avez-vous pas un compte de frais?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: Si nous jouissions du même privilège nous ne nous tracasserions pas.

M. GORDON: Seuls les frais de déplacement d'affaires peuvent être portés à ce compte.

M. HORNER *(Acadia)*: C'est ce que je supposerais.

M. CHEVRIER: Y aura-t-il séance lundi?

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons à 9 h. 30 lundi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

CANADA
JAN 16 1962
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

(Propriété et gestion de l'État)

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

SÉANCE DU LUNDI 19 JUIN 1961

Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'année se terminant le 31 décembre 1960

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; et M. Donald Gordon, président du Conseil d'administration et président *des chemins de fer Nationaux du Canada;* MM. H. C. Grayston, R. T. Vaughan, J. L. Toole et W. T. Wilson.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

(Propriété et gestion de l'État)

Président: L'honorable W. Earl Rowe

Vice-président: M. Heber Smith

et

LaMarsh (Mlle)
MM.
Brassard (*Lapointe*)
Broome
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Carter
Cathers
Creaghan
Crouse
Fisher
Forbes
Granger
Grills
Horner (*Acadia*)
Horner (*Jasper-Edson*)
Howe
McPhillips
McWilliam
Mitchell
Monteith (*Verdun*)
Pascoe
Pickersgill
Robinson
Smallwood

Secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor

ORDRE DE RENVOI

SAMEDI 17 JUIN 1961.

Il est ordonné — Que le nom de M. Pickersgill soit substitué à celui de M. Chevrier 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,
LÉON-J. RAYMOND

Nota: La Chambre a adopté l'ordre ci-dessus juste avant de s'ajourner à 6h.05 du soir, samedi.

PROCÈS-VERBAUX

LUNDI 19 juin 1961.
(8)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et contrôle se réunit à 9 heures et demie du matin sous la présidence de M. Heber Smith (*Simcoe-Nord*) vice-président.

Présents: Mlle LaMarsh et MM. Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Cathers, Creaghan, Crouse, Fisher, Forbes, Granger, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), McFarlane, McPhillips, Mitchell, Pascoe, Pickersgill, Robinson, Rowe, Smallwood (21).

Aussi présents: l'hon. Léon Balcer, ministre des Transports; *des Chemins de fer nationaux du Canada*: M. Donald Gordon, président du conseil et directeur général; M. R. T. Vaughan, adjoint au président du conseil; M. J. L. Toole, vice-président (comptabilité et finances); M. H. C. Grayston, vice-président (transport et entretien); M. J. D. Wahn, économiste général; et M. W. T. Wilson, vice-président (personnel et relations syndicales).

M. Gordon aidé de MM. Grayston et Vaughan, continue de répondre aux questions qu'on lui pose sur la partie du rapport annuel concernant les services-voyageurs.

Il est décidé — Qu'à la reprise de la séance à 2 heures 30 de l'après-midi, le Comité commencera l'étude de la partie du rapport annuel concernant les services de transport routier.

Le Comité suspend ses délibérations à 11 heures du matin, la séance devant être reprise à 2 heures 30 de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité
J. E. O'Connor

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(9)

La séance du Comité est reprise à 2 heures 30 de l'après-midi sous la présidence de l'hon. W. E. Rowe.

Présents: Mlle LaMarsh et MM. Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Cathers, Creaghan, Crouse, Fisher, Forbes, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), McFarlane, McPhillips, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Pickersgill, Robinson, Rowe, Smallwood et Smith (*Simcoe-Nord*). — (21)

Aussi présents: les mêmes personnes qu'à la séance du matin.

Le Comité continue d'examiner le rapport annuel des Chemins de fer nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1960.

Les parties du rapport annuel concernant les services de transport routier, les télécommunications et les hôtels sont successivement étudiées et approuvées, M. Gordon répondant aux questions posées avec l'aide de MM. Toole, Vaughan et Wilson.

Au cours de l'étude de la partie du rapport annuel concernant les services de transport routier, M. Fisher dépose un document intitulé "C.N.T.L. Résultats de

l'exploitation des services de transport routier compris dans l'état consolidé des recettes de l'année terminée le 31 décembre 1960".

Au moment où le Comité allait suspendre de nouveau sa séance à 5 heures 40, une discussion s'élève sur la question de savoir si le témoin, M. Gordon, conservera ledit document ou le laissera au Comité. Finalement, il est décidé que le secrétaire du Comité en aura la garde jusqu'à ce que la question ait été tranchée à la reprise de la séance à 8 heures du soir.

A 5 heures 40, la séance est suspendue.

SÉANCE DU SOIR

(10)

Le Comité reprend la séance à 8 heures du soir sous la présidence de l'hon. W. E. Rowe.

Présents: Mlle LaMarsh et MM. Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Cathers, Creaghan, Crouse, Fisher, Forbes, Grills, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), McFarlane, McPhillips, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Pickersgill, Robinson, Smallwood et Smith (*Simcoe-Nord*).—(21)

Aussi présents: En plus des personnes mentionnées ci-dessus, M. Maurice Ollivier, C.R., L.L.D., conseiller parlementaire.

Dès la reprise de la séance, M. Browne *(Vancouver-Kingsway)* invoque le règlement en rapport avec certaines affirmations faites par M. Donald Gordon au cours de la séance de l'après-midi au sujet d'un document déposé par M. Fisher et cité par celui-ci, le témoin ayant fait des observations au sujet d'attaques dont il aurait été l'objet de la part de députés à la Chambre. Après une longue discussion, l'affaire est laissée en suspens.

M. Horner *(Acadia)* propose, appuyé par M. Smith *(Simcoe-Nord)*, que ledit document déposé par M. Fisher soit reproduit au compte rendu de la séance sous forme d'appendice.

Et la proposition de M. Horner ayant été mise aux voix, elle est adoptée à main levée: pour, 11; contre, 4. *(Voir l'appendice ci-joint.)*

La discussion revenant à la partie du rapport annuel concernant les services de transport routier, qui a été approuvée au cours de l'après-midi, l'hon. M. Pickersgill invoque le règlement et le président lui donne raison.

Et la décision du président ayant été contestée, le Comité est invité à se prononcer à main levée et ladite décision est maintenue: pour, 16; contre, 2.

M. Browne *(Vancouver-Kingsway)* invoque de nouveau le règlement en rapport avec les observations faites par M. Gordon au cours de l'après-midi et le président rejette son intervention en faisant observer que M. Browne aurait dû s'opposer aux dites observations au moment où elles étaient faites.

Le Comité reprend alors l'examen du rapport annuel des C.F.N. (1960) et MM. Wilson, Grayston et Toole répondent aux questions portant sur les domaines relevant d'eux.

A 10 heures du soir, le Comité s'ajourne à 9 heures 30 du matin le mardi 20 juin 1961.

Le secrétaire du Comité
Antoine Chassé

TÉMOIGNAGES

LUNDI 19 JUIN 1961

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. H. Smith, Simcoe-Nord*): Messieurs, je constate que nous sommes en nombre. La séance est ouverte. On me dit que votre président sera ici dans une demi-heure. Quand la séance a été levée samedi après-midi, je crois que vous étiez à discuter les services-voyageurs. Monsieur Gordon, y a-t-il des questions restées sans réponse et auxquelles vous désirez répondre ce matin avant que nous n'allions plus loin ?

M. DONALD GORDON *(président des Chemins de fer nationaux)*: Je crois qu'il n'y a rien de prêt en ce moment. On est à dactylographier les réponses à quelques questions, mais aucune n'est prête encore.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur les services-voyageurs?

M. HORNER *(Acadia)*: En ce qui concerne l'amélioration de l'équipement du *Super-continental*, est-ce qu'on a songé à installer des haut-parleurs à bord de ce train ?

M. GORDON: Oui, nous avons étudié cette question et nous avons écarté le projet parce qu'il aurait coûté trop cher. Nous ne croyons pas qu'il y ait une demande suffisante de la part des voyageurs pour justifier cette dépense.

M. HORNER *(Acadia)*: Je voyage sur les deux réseaux et c'est un service qu'il m'est arrivé de goûter en voyageant par le Pacifique Canadien. Pour les repas, il y a des haut-parleurs qui sont très commodes. On distribue des cartes et les repas sont annoncés d'après la couleur des cartes, qui sont bleues et jaunes. Le CN fait-il cela ?

M. GORDON: Pas à ma connaissance.

M. HORNER *(Acadia)*: Il est difficile de se passer de haut-parleurs.

M. GORDON: Nous nous contentons d'envoyer un homme annoncer les repas dans les voitures. Nous avons fait l'essai de haut-parleurs pour cela et les voyageurs ont été loin d'être tous enchantés. Tout compte fait, nous avons décidé que les frais d'installation ne seraient pas justifiés.

M. HORNER *(Acadia)*: Depuis deux ans, vous menez une assez grande campagne de publicité pour attirer plus de voyageurs. Avez-vous constaté que cette publicité donnait des résultats ?

M. GORDON: Il est toujours très difficile de mesurer avec exactitude les résultats de la publicité. Nous considérons que la publicité que nous avons faite a produit des réseultats, mais il est très difficile de les mesurer.

M. HORNER *(Acadia)*: Pourriez-vous donner au Comité une idée de la proportion de billets que vous vendez à tempérament ?

M. GORDON: J'ignore s'il m'est possible de vous le dire tout de suite. Nous avons sûrement analysé ces chiffres. Je m'informerai et j'essaierai de vous fournir ce renseignement.

M. HONER *(Acadia)*: Je ne suis pas particulièrement désireux de l'avoir, mais je crois que le Comité aurait ainsi une idée de l'accueil fait par le public à votre régime de vente à crédit.

M. GORDON: Sans avoir sous les yeux une analyse exacte des chiffres, je sais que notre service-voyageurs estime que le nombre de preneurs justifie ce mode de vente. Vous parlez en particulier de l'offre "Voyagez maintenant et payez plus tard" ?

H. HORNER *(Acadia)*: Oui.

M. GORDON: Les chiffres que j'ai sous les yeux indiquent que 1,683 voyageurs se sont prévalus de ce mode d'achat et que les billets qui leur ont été vendus avaient une valeur globale de $284,020. Ce n'est pas un gros montant, mais c'est quand même un résultat. Ces chiffres sont ceux de 1959. Ceux de 1961 semblent être, 1,721 voyageurs pour un total de $379,314.

M. MCPHILLIPS: La carte de crédit semble aussi avoir eu beaucoup de succès, n'est-ce pas ?

M. GORDON: Elle a produit de bons effets. C'est un des instruments modernes du commerce, mais la satisfaction que j'en éprouve n'est pas sans mélange.

M. MCPHILLIPS: Vous a-t-elle donné des difficultés ?

M. GORDON: Non. En réalité, elle nous a donné de fort bons résultats, mais j'ignore si elle est bonne pour . . . Je fais mieux de m'arrêter là.

M. FISHER: Savez-vous ce qu'est un wagon ayant un bout fermé, monsieur Gordon?

M. GORDON: Un wagon ayant un bout fermé ? J'ai entendu cette expression.

M. FISHER: Est-il conforme aux principes de la sécurité d'avoir deux wagons à bout fermé à la suite l'un de l'autre dans un train de voyageurs ?

M. H. C. GRAYSTON *(vice-président, transport et entretien, Chemins de fer nationaux)*: Je considère qu'il n'est pas contraire aux principes de la sécurité de joindre ensemble deux wagons à bout fermé, mais il est peut-être préférable de les séparer.

M. FISHER: N'y a-t-il pas une règle de la Commission des transports défendant de joindre ensemble deux wagons à bout fermé ?

M. GRAYSTON: Je ne connais aucune règle semblable.

M. GORDON: Je n'hésite pas à dire que, s'il y a une règle, nous la respectons.

M. FISHER: J'ai reçu des plaintes de deux cheminots qui m'ont dit avoir soulevé la question, mais en vain. Le train dont ils parlaient en particulier est le numéro 15.

M. GORDON: Si vous vouliez me fournir tous les détails à ce sujet, je ferai avec plaisir examiner la question.

M. FISHER: Il est très consolant de vous entendre dire que vous ne violez aucune règle de sécurité.

J'ai saisi la Commission des transports d'un autre cas concernant un autre chemin de fer. Il s'agissait des changements faits quand le service du deuxième train transcontinental a été restreint. A l'extémité de ce train, il y avait des wagons à marchandises ou à messageries, pourvus d'un feu, et l'équipe du train n'avait pas de passage pour aller jusqu'à l'arrière du train. J'ai même observé cette situation sur l'autre chemin de fer. On me dit que le même raccordement se fait avec votre *Continental*. Je voudrais savoir s'il en est ainsi et quelles sont les raisons.

M. GORDON: C'est une autre question qui concerne l'exploitation et c'est à M. Grayston de répondre.

M. GRAYSTON: D'abord, c'est pour mieux chauffer les voitures de voyageurs en les ayant à l'avant du train et, ensuite, c'est pour faciliter la montée et la descente des voyageurs aux plates-formes des gares.

M. FISHER: N'est-il pas de règle que les trains de voyageurs aient un passage donnant accès jusqu'à l'arrière du train afin que l'équipe du train n'ait aucune difficulté ?

M. GRAYSTON: Cette question a récemment été discutée avec la Commission des transports et les deux chemins de fer sont en pourparlers avec elle pour savoir si cette coutume sera continuée.

M. FISHER: Est-ce contraire aux prescriptions de la Commission des transports ? La Commission des transports n'exige-t-elle pas que l'équipe d'un train puisse avoir accès par l'intérieur jusqu'à l'arrière du train ?

M. GRAYSTON: Non monsieur.

M. FISHER: Alors pourquoi la Commission des transports étudie-t-elle la question ? Est-ce un nouveau problème de sécurité qui a surgi ?

M. GRAYSTON: Il s'agit, en partie, de l'interprétation à donner aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer. C'est ce qu'on est à discuter.

M. FISHER: Depuis combien de temps ?

M. GRAYSTON: Nous discutons officieusement avec la Commission depuis quelques mois et la question a également surgi au cours d'une rencontre officieuse entre les chemins de fer, les syndicats ouvriers et la Commission, en avril dernier je crois. La question est encore à l'étude.

M. FISHER: En ce qui concerne les plaintes, est-ce que vous avez reçu des plaintes assez vives de la part de voyageurs concernant la qualité du service fourni par les vendeurs de journaux à bord des trains de voyageur ?

M. GORDON: Je ne suis au courant d'aucun nombre particulier de plaintes à ce sujet. Nous recevons des lettres de plaintes de temps en temps, mais en général elles ne portent pas sur cette question.

M. FISHER: Est-ce qu'on a songé à améliorer la qualité des marchandises que les vendeurs de journaux fournissent aux voyageurs ?

M. GORDON: Comme vous le savez, c'est une concession et cela dépend de la personne qui exploite la concession.

M. FISHER: N'a-t-on pas averti ces gens d'avoir à améliorer la qualité ?

M. GORDON: Ils peuvent avoir eux-mêmes pris des mesures pour l'améliorer.

M. FISHER: N'est-ce pas à vous qu'il appartiendrait de leur donner des conseils sur la qualité de ce service ?

M. GORDON: Si nous avions reçu des plaintes comme celles que vous avez mentionnées, et j'ai dit que nous n'en avions pas reçu, nous aurions sûrement agi.

M. FISHER: Lors des changements qu'on a faits, particulièrement en ce qui concerne vos trains transcontinentaux, est-ce qu'on a réduit le nombre des employés préposés au nettoyage des voitures et au bon entretien des trains ?

M. GORDON: En principe, nous affectons à un travail donné un nombre suffisant de personnes pour accomplir ce travail. Si vous songez à une déficience particulière, vous pourriez peut-être en faire part à M. Grayston. Etes-vous au courant d'une déficience de ce genre ?

M. GRAYSTON: Non.

M. FISHER: Vous êtes d'avis que vos normes sont aussi élevées que dans le passé ?

M. GORDON: Sinon plus élevées. Comme je vous l'ai dit déjà, nous avons déployé un effort spécial pour améliorer notre service-voyageurs et nous n'avons rien négligé pour éliminer les causes de plaintes.

M. FISHER: Il me semble que vous avez laissé entendre à plusieurs reprises dans le passé — et vous pouvez modifier ou corriger la façon dont j'interprète vos paroles — que les trains de voyageurs transcontinentaux rapportaient de moins en moins ou qu'ils étaient appelés à disparaître. En êtes-vous arrivé à une conclusion définitive à ce sujet ? Pouvez-vous nous dire ce qu'il adviendra de ce service ?

M. GORDON: Non, je ne puis le prédire. Nous allons continuer de nous efforcer d'obtenir le traffic-voyageurs maximum et, si le public favorise nos efforts, nous avons l'intention de maintenir le service-voyageurs, comme je l'ai dit à maintes reprises déjà. Nous, à la direction, nous faisons tout en notre pouvoir pour rendre nos trains populaires et, si le public a besoin de ces trains et les utilise, nous serons heureux, non seulement de continuer de les faire rouler, mais même de les augmenter.

M. FISHER: Est-ce une mesure coopérative de la part des chemins de fer que de rétablir les services à bord votre train *Continental* le 22 juin et de les suspendre le 26 septembre, ou à d'autres dates ?

M. GORDON: Il n'y a là aucune mesure coopérative. Il s'agit du caractère saisonnier des trains. Pendant la saison d'été, qui est toujours courte, le traffic est suffisant à bord des trains transcontinentaux et il nous faut parfois ajouter des rames supplémentaires. Si le service augmente au commencement de l'horaire de juin, c'est uniquement à cause du traffic de l'été.

M. FISHER: Les deux chemins de fer ajoutent des rames supplémentaires en même temps et cela m'intrigue.

M. GORDON: Nous nous surveillons mutuellement. Il existe une entente entre les chemins de fer en ce qui concerne les changements d'horaires. Nous modifions les horaires à la même date afin d'épargner toute confusion au public.

M. FISHER: Autrement dit, l'initiative vient ordinairement d'un chemin de fer ou de l'autre ?

M. GORDON: C'est une question de bon sens. Cela coïncide habituellement avec l'établissement de l'heure avancée dans tout le pays.

M. FISHER: Habituellement.

M. HORNER *(Acadia)*: Il est dit ici que les tarifs entre gares ont été remplacés par des tarifs de zones pour le service de banlieue à Montréal. Est-ce que ce service de banlieue est déficitaire ou en état d'équilibre ? Est-il rentable ?

M. GORDON: Nous croyons qu'il perd de l'argent.

M. HORNER *(Acadia)*: Il perd de l'argent. Est-ce que le CN est à établir de nouvelles lignes dans la banlieue de Toronto ?

M. GORDON: Aucune en ce moment. Certaines déclarations ont été faites à ce sujet et il faudrait peut-être tirer cette question au clair. Il y a des pourparlers de temps en temps à Toronto sur l'ensemble de la question de savoir ce qui se passera dès que notre nouveau triage sera mis en service avec les lignes d'accès qui permettront à une bonne partie du trafic de contourner Toronto, c'est-à-dire de faire le tour de la partie nord de Toronto au lieu de pénétrer jusqu'au centre de Toronto, où les lignes sont gravement engorgées. J'ai dit à plusieurs reprises que le jour où les lignes actuelles seraient libérées

de la congestion dont elles souffraient et dont elles souffrent encore, nous serions disposés à discuter avec les autorités municipales ou les autorités du métro la possibilité d'établir des services supplémentaires pour la banlieue, et quel régime financier, conjoint ou autre, conviendrait dans chaque cas. J'ai fait observer que, dans l'état d'engorgement actuel, peu importait qu'on nous fit les propositions les plus favorables du monde, nous ne pouvions pas établir des services de banlieue sur les lignes actuelles.

M. HORNER *(Acadia)*: Dans l'ensemble, les services de banlieue réalisent l'équilibre financier actuellement ?

M. GORDON: Non, j'ai dit qu'ils n'étaient pas rentables.

M. HORNER *(Acadia)*: Non rentables. Vous ne savez pas dans quelle mesure ? Avez-vous une comparaison entre les pertes des services ordinaires de voyageurs et celles des services de banlieue ?

M. GORDON: Je n'ai pas ce renseignement sous la main. Je pourrais essayer de l'obtenir plus tard si vous le désirez.

M. CARTER: En ce qui concerne les trains exploités en commun entre Ottawa et Toronto, ou entre d'autres endroits, avez-vous la répartition des ventes de billets entre le Pacifique Canadien et le Canadien National ?

M. GORDON: Oui, nous avons une analyse des billets, c'est-à-dire des ventes de billets.

M. CARTER: Trouvez-vous que le partage est sensiblement égal ?

M. GORDON: J'ignore si cette proportion-là a été calculée, mais elle n'a pas beaucoup d'importance, car ce n'est pas de cette façon que la répartition est faite. Comme je l'ai expliqué il y a quelques jours ici, les revenus de l'exploitation en commun sont divisés à parts égales entre les deux compagnies. C'est ainsi que la répartition se fait. En réalité, il importe peu de savoir quel chemin de fer vend les billets.

M. CARTER: Voici un autre aspect de la question. J'ai voyagé beaucoup l'an dernier entre Ottawa et Toronto et j'ai eu l'impression que le matériel du Canadien National était d'un type plus ancien que celui utilisé par le Pacifique Canadien. J'ai eu l'impression que le Pacifique Canadien était plus populaire sur ce parcours et que les gens allaient de préférence aux guichets du Pacifique Canadien. Cela m'intéresse, car je m'intéresse au Canadien National et j'ai pensé que ce n'était pas de la bonne publicité pour le Canadien National.

M. GORDON: Je ne puis vous donner immédiatement des précisions sur ce cas particulier, mais il est évident que tout dépend du matériel disponible. Il y a d'autres trains exploités en commun et dont le matériel du Canadien National est sûrement meilleur que celui du Pacifique Canadien. Nous faisons le meilleur usage possible du matériel. Vous songez au parcours entre Toronto et Ottawa ?

M. CARTER: Oui, celui que je fais le plus souvent.

M. GORDON: C'est leur service beaucoup plus que le nôtre. C'est leur ligne, tandis que notre ligne, Montréal-Toronto, est différente. Vous devriez faire ce voyage un de ces jours. Vous constaterez, je crois, que le matériel sur cette ligne se compare avantageusement à celui du Pacifique Canadien.

M. CARTER: Entre Montréal et Halifax, vous avez trois trains par jour. Vous avez l'*Ocean Limited*, le *Scotian* et un autre.

M. GORDON: Oui, le *Maritime Express*.

M. CARTER: Je voyage habituellement par *l'Ocean Limited.* C'est le plus commode pour moi en allant à Terre-Neuve parce que les heures correspondent, mais je voyage aussi par le *Scotian.* C'est un train merveilleux et je suis surpris qui si peu de gens s'en servent par rapport au grand nombre de ceux qui prennent *l'Ocean Limited.* Je me demande si vous ne pourriez pas essayer de faire plus de publicité à celui-là, car le service est en tout point meilleur qu'à bord de *l'Ocean Limited.*

M. GORDON: Peut-être vous ai-je mal entendu. Vous avez dit, je crois, que *l'Ocean Limited* était bondé et que le *Scotian* ne l'était pas.

M. CARTER: J'ai trouvé que moins de gens voyageaient par le *Scotian.*

M. GORDON: *L'Ocean Limited* est le train le plus en vogue. Cela ne fait aucun doute. Je crois qu'il est plus rapide aussi, n'est-ce pas monsieur Grayston ?

M. GRAYSTON: Oui.

M. GORDON: Il y a là trois services. Il y a un train qui est reconnu comme le train par excellence, le pus rapide, le plus luxueux et, naturellement, les gens optent pour lui. Il ne fait pas autant d'arrêts que les deux autres. Ces trains ont été établis afin de desservir différents endroits le long de la ligne. *L'Ocean Limited* fait aussi peu d'arrêts que possible.

M. CARTER: Il n'y a pas beaucoup de différence de rapidité, environ deux heures.

M. GORDON: Ah mais deux heures à bord d'un train, c'est beaucoup de temps. Je veux dire que ce n'est pas une mince besogne que d'essayer de réduire de deux heures le trajet d'un train.

M. CARTER: On a beaucoup parlé d'un nouveau traversier entre le continent et la côte orientale de Terre-Neuve.

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Le Canadien National a-t-il fait des études ?

M. GORDON: C'est le ministère des Transports qui étudie ce projet et on nous a demandé de l'aider. Nos spécialistes collaborent avec ceux des Transports.

M. CARTER: Dans le cas du *Wm. Carson,* quand des gens retiennent des places à bord de ce navire et qu'il est retiré du service et mis en cale-sèche, qu'arrive-t-il à ces gens ? Est-ce qu'on les fait passer sur d'autres navires, ou bien perdent-ils simplement leur argent ?

M. GORDON: Le client ne perd pas son argent. Nous faisons un remboursement convenable dans les circonstances.

M. CARTER: Si une personne a payé une place à bord du *Wm. Carson* et si le *Wm. Carson* est en cale-sèche quand cette personne arrive à North Sydney, est-ce qu'on lui trouve une place à bord d'un autre navire ?

M CARTER: Si une personne a payé une place à bord du *Wm. Carson* et si le *Wm. Carson* est en cale-sèche quand cette personne arrive à North Sydney, est-ce qu'on lui trouve une place à bord d'un autre navire ?

M. GORDON: Si nous pouvons trouver un autre navire, oui.

M. CARTER: Ce n'est pas certain ?

M. GORDON: Nous ne faisons pas apparaître les navires par magie. Nous nous efforcerons sûrement de substituer un autre navire et, comme vous le savez, nous le faisons d'ordinaire. Il y aura peut-être un retard et ce sera peut-être un navire de genre

différent. Cependant, nous reconnaissons la responsabilité que nous avons assumée en vendant une place. Si, pour une raison quelconque, difficulté mécanique ou intempérie, le *Wm. Carson* fait défaut — et de toute façon il lui faut aller en cale-sèche une fois par année — nous considérons qu'il est de notre devoir de nous acquitter de notre mieux de nos obligations.

M. CARTER: Il y a une autre recommandation que je voudrais faire au sujet de North Sydney. Ceux qui viennent de Terre-Neuve par train et qui prennent le train de nuit doivent attendre assis pendant très longtemps à North Sydney. Les sièges qu'il y a là sont très durs. J'ai deux améliorations à vous proposer de faire. Songeriez-vous à rendre les sièges un peu plus confortables, surtout pour les femmes et les enfants ? De plus, il serait bon que vous installiez un téléviseur, car les heures d'attente sont très longues.

M. GORDON: Oui, j'en suis sûr. N'aimeriez-vous pas qu'on vous serve gratuitement de la bière aussi ?

M. PASCOE: Je n'ai qu'une question à poser au sujet des services aux voyageurs. Je voudrais des renseignements ou des explications. Je crois que M. Gordon a dit à d'autres séances, et il me corrigera si je me trompe, que le chemin de fer perd de l'argent sur chaque repas servi dans le wagon-restaurant. Est-ce encore vrai ?

M. GORDON: Oui. Je parlais de la moyenne par repas. Nous y perdons. Je n'ai pas voulu dire que nous subissions une perte sur chaque repas en particulier, mais en considérant le montant global des recettes de notre service-voyageurs et le montant que nous rapportent les repas servis aux voyageurs, nous subissons une perte en moyenne sur chaque repas.

M. PASCOE: Cela s'améliore-t-il d'année en année ?

M. GORDON: Non. La perte moyenne par repas en 1959 a été de 84 cents et, en 1960, elle a été de 88 cents.

M. CROUSE: Étant donné le genre de service fourni à bord des avions d'Air-Canada, je voudrais demander au président s'il a jamais songé à vendre à bord des trains des repas préparés d'avance dans des cabarets d'aluminium ?

M. GORDON: Nous avons attentivement étudié cette idée à plusieurs reprises et ce serait tout à fait impossible. Nous n'avons pas les installations voulues à bord des trains.

M. PASCOE: Vous voulez dire que vous n'avez pas de réfrigérateurs pour garder les repas au froid ?

M. GORDON: C'est en partie à cause de cela, mais surtout à cause des installations qu'il faudrait pour les faire chauffer.

M. PASCOE: Faut-il plus de chaleur que pour des repas ordinaires ?

M. GORDON: Pour manutentionner, faire chauffer et servir des repas préparés d'avance comme ceux que vous avez mentionnés, il nous en coûterait plus que ce que nous coûte notre méthode actuelle.

M. SMALLWOOD: Avez-vous un tableau comparatif des prix de revient de ces repas et des profits ou pertes dans le wagon-cafeteria et dans le wagon-restaurant ?

M. GORDON: Dans les wagons-cafeterias, notre perte moyenne par repas en 1960 a été de 63½ cents, contre 77 cents en 1959. Par conséquent, il y a eu une légère amélioration du facteur pertes dans les wagons-cafeterias.

M. PASCOE: Et dans les wagons-restaurants ?

M. GORDON: Je ferais mieux de donner lecture de tout le tableau. Dans les wagons-restaurants et dans les wagons-buffets, la perte moyenne par repas a été de $1.27 en 1960 contre $1.23 en 1959. Dans les wagons à casse-croûte, la perte moyenne par repas a été de 9 cents en 1960, contre 43 cents en 1959. Dans les wagons-lits ayant une salle à manger où se servent aussi des boissons, communément appelés wagons-cafés, la perte moyenne par repas a été de 47 cents en 1960 contre 31 cents en 1959. J'ai déjà mentionné les wagons-cafeterias, mais je répète quand même les chiffres; la perte moyenne par repas dans ceux-là a été de 63½ cents en 1960, contre 77 cents en 1959. Comme je l'ai dit déjà, pour tous les genres de wagons-restaurants, la perte moyenne par repas a été de 88 cents en 1960 contre 84 cents en 1959.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Quel a été le total des pertes attribuables à l'exploitation de tous les restaurants des trains ?

M. GORDON: Le total que représentent en dollars les chiffres que je viens de mentionner a été de $1,907,239 en 1960, contre $1,802,021 en 1959.

M. MCPHILLIPS: Les ventes de spiritueux, de bière et de vin sont-elles comprises dans ces chiffres ?

M. GORDON: Non, elles ne le sont pas. Ce sont seulement les pertes attribuables aux repas.

M. MCPHILLIPS: Quels résultats donne l'exploitation des bars ?

M. GORDON: Vous m'avez probablement entendu pendant que je parlais à mon assistant. C'est le chiffre que je ne voulais pas donner, mais le voici. La vente de boissons, cigarettes, etc., a produit en 1960 un bénéfice de $392,768, qui est à retrancher des pertes que j'ai mentionnées.

M. CATHERS: La question que j'ai à poser fait suite à celle déjà posée au sujet des services dans la banlieue de Toronto. Il y a deux ans, quand le projet de détournement a été adopté, vous vous souvenez que l'administration métropolitaine avait entrepris de faire un relevé. Ce relevé progresse-t-il d'une façon positive ?

M. GORDON: Monsieur Cathers, j'ignore s'il est possible de dire qu'il progresse. Tout ce que je puis dire, c'est que l'administration métropolitaine et nous-mêmes nous avons fait un examen très approfondi. En somme, nous nous sommes trouvés à dire à l'administration métropolitaine: «Faites-nous part de vos problèmes; analysez vos problèmes et faites-nous part de votre estimation du degré de congestion du trafic aux endroits où vous pensez qu'il faudra un service de transport. Nous verrons ensuite nous-mêmes dans quelle mesure nous pouvons vous aider. Puis nous nous rencontrerons et nous parlerons de vos problèmes.» L'administration métropolitaine a consacré environ quatre ou cinq mois à ce travail, mais elle n'a pas encore tracé le tableau des courants du trafic dont j'ai parlé. C'est un tableau difficile à tracer, car il s'agit de prédire ce que le trafic sera dans 15 ou 20 ans.

M. CATHERS: On a beaucoup critiqué le chemin de fer.

M. GORDON: C'est sans doute du nouveau.

M. CATHERS: Je veux dire qu'on a critiqué la publicité faite aux services que vous fournissez à ces petits endroits et dans les environs.

M. GORDON: Oui.

M. CATHERS: On considère que vous ne vous êtes vraiment pas donné la peine de vous acquitter de votre devoir et de faire connaître ces services. J'en suis à me demander si vous n'essayez pas d'atrophier ces services.

M. GORDON: J'ignore pourquoi il en serait ainsi, car, comme je l'ai dit l'autre jour, nos services-voyageurs ont fait l'objet depuis un an ou deux de la campagne de publicité la plus intense jamais vue auparavant dans l'histoire des chemins de fer. Nous avons eu des émissions à la télévision, des annonces dans les journaux et les revues et quelqu'un me rappelle même nos réclames chantées, que je trouve horribles, mais qui font quand même partie des techniques modernes de publicité. Du moins, elles attirent l'attention et c'est exactement ce que la publicité cherche à faire. Mais il est vrai que nous n'avons pas fait autant de publicité à nos services de banlieue. Voici un exemple de la sorte de brochures et d'annonces dont je parle; peut-être aimeriez-vous examiner cela. Voici tout un cahier d'échantillons.

M. CATHERS: Je songeais en particulier aux services de banlieue.

M. GORDON: Nous n'avons pas fait de publicité à nos services de banlieue parce qu'ils n'en ont pas beaucoup besoin.

M. FISHER: Y a-t-il un fond quelconque de vérité dans la nouvelle qu'un journal de Toronto a publiée au début de mars ?

M. GORDON: Voulez-vous répéter votre question s'il vous plaît ? Je le regrette, mais je ne vous prêtais pas toute mon attention.

M. FISHER: Je voudrais savoir s'il y avait un fond de vérité dans une nouvelle qui a paru dans un journal de Toronto au début de mars. Je crois qu'elle venait du Canadien National. Il y était dit que la ville offrirait peut-être une subvention en vue de relier Toronto par des voies ferrées à Scarborough, Agincourt, Marham et Stouffville.

M. GORDON: Je ne me souviens pas qu'il ait été dit qu'une subvention était en perspective. C'était probablement un écho de l'entretien que j'ai eu avec le premier ministre, M. Frost, et le chef de l'opposition, M. Wintermeyer. Au cours de cet entretien, j'ai discuté avec eux la possibilité d'établir une seule administration qui coordonnerait les services de transport dans la région métropolitaine de Toronto. Je leur ai dit qu'à mon avis c'était le seul moyen de tout prévoir avec succès pour l'avenir dans Toronto et sa région. Je leur ai fait observer qu'à lui seul le chemin de fer ne pouvait pas entreprendre de prévoir en coordonnant et qu'il aurait besoin pour cela de la collaboration et de l'aide d'autres administrations.

M. FISHER: Le mot «subvention» a-t-il été mentionné ?

M. GORDON: Je ne me souviens pas qu'il l'ait été. Mais, s'il l'a été, il va sans dire que ce serait parfaitement admissible en ce qui concerne toute contribution que d'autres administrations pourraient faire.

M. FISHER: Si vous ne pouvez pas prendre l'initiative, n'est-ce pas parce que l'expérience vous a enseigné que les trains de banlieue, non seulement dans votre réseau mais ailleurs aussi, ne peuvent pas, quoi qu'on fasse, devenir rentables ?

M. GORDON: C'est vrai. L'expérience nous a montré que nous nous condamnerons à des pertes très considérables.

M. ROBINSON: Le conseil que M. Gordon donne à l'administration c'est de chercher à voir le jour où le transport en commun des gens de la banlieue sera rentable. Est-ce exact ?

M. GORDON: C'est l'objectif que nous nous efforçons constamment d'atteindre. Nous avons réalisé des progrès au cours des années en majorant considérablement les prix. Je n'ai pas sous la main l'augmentation exacte, mais ils ont sans doute été doublés depuis quelques années. De plus, dans les régions très congestionnées autour de Montréal, nous avons très sensiblement amélioré la méthode de perception. Nous avons

constaté que, dans les régions à trafic très dense où les distances entre gares sont très courtes, certains voyageurs ont réussi au cours des années à trouver des moyens de ne pas payer leur passage parce que le chef du train ne pouvait pas, dans une telle cohue, réussir à se frayer un chemin parmi tout ce monde pour cueillir les billets. Mais nous avons maintenant établi un système de cartes qu'il suffit de faire voir et nous croyons que notre perception des prix de passage s'est très sensiblement améliorée. De plus, le nombre des passes a été réduit et nos propres employés sont maintenant au régime du demi-prix.

M. ROBINSON: Pourriez-vous nous dire à combien d'endroits les services de banlieue ne sont pas rentables ?

M. GORDON: Je ne crois pas qu'un seul d'entre eux le soit. Voici quel problème pose un service de banlieue : quand vous voyez une gare de chemin de fer encombrée de monde vers 5 heures de l'après-midi ou 8 heures du matin, il est normal de penser que le chemin de fer doit être fort mal administré s'il ne parvient pas à faire de l'argent avec une clientèle aussi nombreuse. La difficulté est que c'est là une «charge de pointe» et que, plus une charge de pointe est forte, plus il en coûte en matériel roulant et en salaire pour le personnel qui le fait fonctionner afin de transporter tout ce monde, mais l'affluence ne dure qu'une heure et demie environ et dans un seul sens; et cela est suivi d'une période d'inaction. Nous ne pouvons pas employer le matériel roulant ou les équipes ailleurs en dehors de ces deux périodes de pointes et c'est pourquoi nous ne parvenons pas à combler l'écart entre les recettes et les charges fixes ainsi que les frais d'exploitation. Le seul endroit au monde où il existe à ma connaissance un service de banlieue faisant ses frais, c'est Londres, en Angleterre, car la population est si dense que le trafic est fort tout le long du jour. Mais il n'en est pas ainsi au Canada, aux endroits où nous avons des services de banlieue.

M. ROBINSON: Je voudrais demander à M. Gordon s'il est juste à son avis que nous perdions de l'argent à faire fonctionner des services de banlieue dans les grandes agglomérations, alors qu'il y a de petits endroits qui seraient heureux d'avoir un meilleur service ou un service plus fréquent.

M. GORDON: Non, je ne crois pas que ce soit juste. Nous sommes obligés de demander la permission à la Commission des transports avant de pouvoir abandonner un service. Et permettez-moi d'ajouter un mot. Vous avez formulé un vœu et je dois expliquer pourquoi le chemin de fer doit être d'une très grande prudence quand il s'agit d'établir un nouveau service quelconque. Si nous établissons un nouveau service, nous assumons des obligations à l'égard de ceux qui l'utiliseront et, dans bien des cas, il nous faut demander la permission pour l'abandonner. Une fois que nous avons établi un service, que nous sommes en place, nous sommes pris à l'hameçon et nous avons beaucoup de peine à nous dégager.

M. BROOME: Monsieur Gordon, à mes yeux voici quel est le chiffre étonnant ou quels sont les deux chiffres étonnants: le Canadien National a dit à la Commission royale que le total des pertes des services-voyageurs était de $40,800,000, puis la Commission royale a ajouté un facteur amortissement qui a porté cette somme à un peu plus de 50 millions de dollars.

M. GORDON: C'est exact.

M. BROOME: Mais vos recettes atteignent un total de seulement 48 millions de dollars. Et quand je dis «seulement», je veux savoir si vous vous rendez compte que vous n'aviez subi qu'une très petite diminution par rapport à l'année précédente et que vous étiez en bien meilleure posture à cet égard que le Pacifique Canadien. Il me semble donc que les deux montants que j'ai mentionnés ont des proportions presque fantastiques quand on y songe.

M. GORDON: C'est juste. Nous le disons depuis plusieurs années.

M. BROOME: Si vous réduisiez votre service-voyageurs, ne conserveriez-vous pas certaines charges actuellement réparties sur votre service-voyageurs, comme les frais d'entretien des voies, les charges fixes, les frais d'exploitation et votre propre traitement par exemple, et ces charges n'iraient-elles pas grossir celles de votre service-marchandises ?

M. GORDON: Oui, mais nous avons tenu compte de cela.

M. BROOME: N'êtes-vous pas affligés de certaines charges fixes auxquelles vous ne pouvez pas toucher et qui vous mettent dans l'impossibilité absolue d'améliorer votre bilan, sauf en ce qui concerne la main-d'oeuvre directement concernée ?

M. GORDON: Dans notre mémoire à la Commission royale, nous avons entièrement tenu compte des dépenses directement attribuables au service-voyageurs. Cette estimation se rapproche beaucoup du montant qu'il serait possible d'épargner, à notre avis, en éliminant complètement le service-voyageurs. Mais il faudrait quelque temps pour atteindre ce résultat. C'est quand même ce qui se produirait, croyons-nous, si une baguette magique quelconque nous permettait d'enlever tout cela de notre réseau.

M. BROOME: C'est une économie directe que vous seriez en mesure de réaliser.

M. GORDON: D'après nos calculs, oui.

M. BROOME: Je me trouvais à la gare Union un soir et je voulais me rendre à Montréal. Votre agent m'a dit que j'étais la quinzième personne à demander une place ce soir-là. Je me trouvais en panne, mais quelqu'un ayant contremandé sa réservation à environ 10 heures moins cinq, j'ai pu monter à bord. Si un seul agent avait reçu un tel nombre de demandes en sus des places disponibles, il me semble qu'il devait y avoir un total d'une centaine de voyageurs, peut-être, qu'on ne pouvait accommoder.

M. GORDON: Était-ce un soir de tempête ou de brume ?

M. BROOME: Non. Les avions volaient. Cela m'est arrivé à plusieurs reprises quand je suis venu à Ottawa. Il m'est arrivé à plusieurs reprises d'obtenir une place par pure chance pour venir de Toronto à Ottawa; cela se conçoit. Il me semble, cependant, malgré mon ignorance, qu'il devrait être possible d'ajouter un wagon supplémentaire quand il y a affluence. Ce n'est qu'une suggestion. L'aventure dont je vous parle m'est arrivée un soir et j'étais en panne.

Je laisse cette question de côté et j'en viens à ce qui m'obsède particulièrement cette année. L'an dernier, c'étaient les micro-ondes; cette année ce sont les réseaux de voies ferrées des États-Unis. J'ai examiné les données fournies par le Bureau fédéral de la statistique et elles indiquent qu'en 1959 tous les réseaux américains ont eu un total de $88,000,000 en recettes d'exploitation. Vos collaborateurs ont-ils eu des renseignements montrant quelle tranche de ce total provenait des services-voyageurs ?

M. GORDON: Vous m'aideriez beaucoup si vous me donniez par écrit exactement la sorte de question à laquelle vous voulez que je réponde. J'ai fait venir les dossiers de Montréal. Je les ai actuellement à ma chambre d'hôtel et j'ai essayé d'y travailler, mais je n'ai pas eu le temps de faire le moindre travail intelligent avec. Si j'étais en possession des questions précises que vous avez en tête, je pourrais les confier à quelqu'un.

M. BROOME: C'est en rapport avec ma conviction que les contribuables canadiens ne devraient pas verser une subvention de $11,000,000 à une ligne américaine.

M. GORDON: Je suis tout à fait d'accord avec vous là-dessus, et je me hâte de vous donner l'assurance . . .

M. BROOME: Nous versons une subvention qui sert à réduire les subventions payées aux États-Unis.

M. GORDON: Non. Il serait malheureux qu'on se méprenne à ce sujet. Le contribuable canadien ne paie aucune subvention à l'égard de la perte subie sur nos lignes américaines.

M. BROOME: Une perte de $11,000,000.

M. GORDON: Non. C'est là le premier chiffre qui ressort de l'exploitation du chemin de fer, mais le bénéfice net qui en résulte pour le réseau canadien fait voir que nous réalisons un profit avec le trafic auquel donne naissance l'exploitation de ces lignes.

M. BROOME: Aussi est-ce là justement ce qui me fait dire que vous faites là une simple affirmation non corroborée par un seul des faits qu'on nous a fournis jusqu'ici.

M. GORDON: Vous n'allez sûrement pas laisser entendre, monsieur Broome, que vous n'acceptez pas ce que je dis à titre de représentant de la direction.

M. BROOME: Tout ce que je puis vous dire, monsieur Gordon, c'est que je serais beaucoup plus disposé à l'accepter si c'était corroboré par des faits et des chiffres.

M. GORDON: C'est une autre façon de dire que vous ne l'acceptez pas.

M. BROOME: Alors, disons que j'essaie d'additionner des chiffres. Le revenu total des réseaux américains a été de $88,000,000. Les marchandises arrivant des États-Unis par les lignes américaines ont généralement un point de destination au Canada. Par un caprice inusité, le Bureau fédéral de la statistique compte avec le reste les services de transport par eau de Terre-Neuve. Les voyageurs doivent aussi être compris. Sur cette question du trafic entrant, on nous a dit que ces renseignements pourraient être utiles à nos concurrents. En y regardant de plus près, cependant, il semble que le B.F.S. reçoit des données statistiques des États-Unis qui sont fort détaillés, quantités en tonnes et tout le reste. Là encore, il y a lieu de se demander quelle tranche de ce trafic, qui est un trafic entrant et producteur de revenus au Canada, ne peut pas être viré. Je veux dire que nous ne pouvons pas supposer que la totalité de ce revenu est viré.

M. GORDON: Eh bien . . .

M. BROOME: Permettez que j'aille jusqu'au bout. Tout ce revenu ne peut pas être viré. Une partie, sans doute modeste, l'est peut-être. L'importance du trafic que les lignes canadiennes reçoivent des lignes américaines et sa composition sont sûrement des chiffres connus. Étant donné que vous connaissez l'ensemble des apports du trafic-marchandises et le profit que chaque composition différente vous donne, il devrait être relativement facile pour vous de produire un chiffre et de dire, par exemple, que vous réalisez un profit de $15,000,000 sur le transport des marchandises entrant au pays. Il doit exister des chiffres qui vous permettent de déclarer ce résultat. Ce sont ces chiffres que je demande.

M. GORDON: Je n'ai pas à plaider la cause des lignes que les Chemins de fer nationaux du Canada exploitent aux États-Unis. Je ne les ai pas achetées; elles sont là et nous en tirons le meilleur parti que nous pouvons. En appliquant les meilleurs moyens d'analyse que nous ayons, nous avons établi le bénéfice net qu'elles rapportent en ce moment au Canadien National. Je verrai ce que je puis vous donner. Ces chiffres sont loin d'être aussi faciles à analyser que vous le dites. J'avais espéré que vous accepteriez l'assurance que la direction est capable de faire l'analyse qui convient pour établir quels sont ces faits.

M. BROOME: Si cette analyse a été faite, alors les chiffres dont je vous parle sont faciles à obtenir. Il doit exister un chiffre positif.

M. GORDON: Je ne voudrais pas le faire paraître seul au compte rendu. Les données se prêtent à bien des sortes d'interprétations. La question est de savoir si je puis vous donner une réponse simplifiée, et c'est ce que j'essaie de faire.

M. BROOME: A la dernière session, vous vous êtes plaint de tenir un taureau par la queue; auparavant, vous aviez parlé de l'entente polymorphe entre les réseaux américains et vous avez souligné l'avantage que possède le Pacifique Canadien en ayant une structure unifiée et cohérente. Au cours des vingt dernières années, n'aurait-on pas dû prendre des mesures pour rendre plus ou moins cohérent le réseau du Canadien National, et les lignes américaines ne devraient avoir aucune place dans ce réseau à moins d'être des lignes à très gros rendement. Si jamais elles sont en assez bonne posture pour réaliser des bénéfices, les impôts iront au gouvernement des États-Unis. Vous avez cette autre complication qu'apporte un réseau ferroviaire exploitant des lignes dans un autre pays et ce doit être une source de soucis.

M. GORDON: C'est parfaitement juste et nous ne savons pas comment nous y soustraire.

M. BROOME: Je tiens à faire observer que le *New York Central* tenait un taureau semblable par la queue en ce qui concerne sa ligne au Canada.

M. GORDON: Non. Il n'avait qu'une seule ligne. Nous avons un réseau aux États-Unis, le *Grand Trunk Western*. De plus, il avait un actif vendable.

M. FISHER: Vous parlez d'un actif vendable. Vous n'allez pas prétendre que les possibilités de location du *Grand Trunk Western* ne permettraient pas de le vendre un bon prix ?

M. GORDON: Non, pas un bon prix. Peut-être un prix de ferraille.

M. FISHER: Il y a quelques années, vous avez dépensé $4,000,000 pour améliorer le triage de Durand, dans le Michigan.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Et il ne serait que ferraille maintenant ? Je ne dis pas que c'est une entreprise rentable, mais s'il s'agissait de vendre ?

M. GORDON: Je désespère de parvenir à me faire comprendre. Je vais essayer de nouveau. Un chemin de fer n'a une valeur marchande que s'il peut se vendre. Le *Grand Trunk Railway* est peut-être un actif parfaitement solide, un actif à bon rendement dans l'exploitation, mais il n'est quand même pas vendable, car personne ne veut l'acheter. Parmi tous les réseaux ferroviaires que nous connaissons aux États-Unis, il n'y en a pas un qui trouverait avantageuse la possession du *Grand Trunk Western*. Ils ont tous leurs propres installations et ils sont en concurrence avec nous. Ils n'iront pas acheter un chemin de fer pour s'agrandir quand ils ont déjà tout ce qu'il leur faut.

Le *Grand Trunk Western* possède des vertus nourricières pour l'ensemble du réseau du Canadien National, ce qui le rend producteur d'un bénéfice net pour le réseau du Canadien National. Mais il ne serait pas profitable pour aucun autre réseau, pas même pour le Pacifique Canadien, dont les lignes sont à des endroits différents. Il n'a pas les mêmes raccordements et ainsi de suite. Par conséquent, il n'est pas exact de dire que nous avons là un actif que nous pourrions mettre en vente.

Quelqu'un a dit que nous pourrions le donner. J'en doute beaucoup. Aucun réseau américain ne se chargerait du *Grand Trunk Western* parce qu'il se trouverait à faire l'acquisition d'une chose dont la plus grande partie lui serait inutile. Il pourrait peut-être en utiliser une partie, mais non pas tout l'utiliser.

M. FISHER: Eh bien, voyons cela avec des yeux d'Américains. Parce qu'il s'agit de lignes qui se font concurrence, il ne fait aucun doute, les autres facteurs mis à part,

que les autres réseaux ferroviaires américains pourraient fournir les services que vous fournissez actuellement.

M. GORDON: En grande partie, oui.

M. FISHER: Cela nous ramène donc à la seule raison qui nous justifie de le garder. N'est-ce pas les avantages qu'en tire le Canadien National parce que c'est une ligne qui l'alimente ?

M. GORDON: Il y a deux raisons. La première raison, c'est que nous ne pouvons pas nous en défaire pour un prix acceptable. La deuxième raison, c'est qu'en le gardant nous continuons à tirer un bénéfice net de son exploitation.

M. FISHER: En ce qui concerne ces deux raisons, qui sont entrelacées, est-il possible que vous en arriviez jamais au point où le prix que vous pourriez en obtenir un prix acceptable ?

M. GORDON: Je ne puis vous répondre. Je l'ignore et j'espère que cela n'arrivera pas. Si nous en venions là, cela voudrait dire que notre trafic a diminué d'une façon si lamentable que nous ne tirerions aucun profit de ce chemin de fer. Cependant, même dans ce cas, nous devrions examiner la question à la lumière de toutes les circonstances.

A ma connaissance, ou à la connaissance d'aucun autre des dirigeants de notre réseau, il serait impossible de vendre la *Grand Trunk* pour un prix qui, à lui seul et placé où qu'on puisse imaginer, rapportera autant que nous rapporte actuellement son exploitation.

M. FISHER: Aux États-Unis, les chemins de fer tendent actuellement à se fusionner ou à se vendre.

M. GORDON: Oui, et cet aspect ne nous a pas échappé non plus.

M. FISHER: Mais, jusqu'ici, personne n'a manifesté le moindre intérêt pour cette ligne particulière.

M. GORDON: Personne ne manifeste le moindre intérêt en ce moment.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous avons assez longuement discuté les chemins de fer américains et ce sujet ne semble pas appartenir tout à fait au chapitre des services-voyageurs.

M. Horner a une question à poser.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Monsieur le président, j'ai une question à poser sur les services de banlieue.

Monsieur Gordon, avez-vous le montant de la perte totale des services de banlieue ? Je dois dire que j'ai une bonne raison pour poser cette question. Un montant approximatif me conviendrait. Je voudrais savoir quel est le total des pertes de vos services de banlieue.

M. GORDON: Quand vous parlez de pertes, vous entrez dans une analyse détaillée. Il faut tenir compte de toutes sortes de choses pour établir les dépenses. Cette analyse ne se fait pas d'une façon courante, mais seulement quand nous faisons un examen particulier d'une de ces lignes.

Cependant, je puis vous donner des aperçus. Voici le total des recettes d'exploitation de nos services de banlieue. Ces chiffres vous intéresseront peut-être. En 1960 — et je puis vous donner les résultats de toute année que vous désirez — le nombre de nos voyageurs a été de 6,172,282 et le total des recettes a été de $1,730,427.

Si nous remontons à 1954, le total de nos voyageurs a été de 8,385,021 et le total de nos recettes a été de $1,305,760.

Cela vous fait voir que le nombre des personnes que nous avons transportées a baissé de 2,200,000, mais que nos recettes ont quand même augmenté de $425,000, ce qui démontre que nous avons vraiment fait des progrès en ce qui concerne la majoration des prix.

Cependant, comme je l'ai dit, je n'ai pas d'analyse détaillée de toutes ces lignes, car chacune d'elles exige une étude spéciale. Mais si vous prenez, par exemple, la ligne du tunnel sous le mont Royal, il semble d'ici que l'exploitation de ce service nous fait perdre de l'argent à la cadence de $100,000 par mois.

On dira peut-être que je cherche des excuses parce que je n'ai pas de chiffres à produire, mais je désire attirer l'attention du Comité sur le genre d'analyse qu'il faut faire pour arriver à établir les dépenses attribuables à l'exploitation d'un seul service semblable.

Quand il nous faut faire l'analyse d'un service en particulier, il nous faut établir les dépenses directes variables, qui commencent avec les équipes des locomotives et des trains et qui comprennent l'énergie électrique servant à la propulsion, les commutateurs de courant, le raccordement avec d'autres trains, l'entretien constant des parties constituantes d'une rame, les locomotives électriques, les wagons à voyageurs et les multiples appareils que le service exige et les réparations classifiées de l'équipement. Il y a trois, quatre ou cinq types d'équipement: l'équipement des lignes électriques et son entretien, l'entretien des voies et des signaux, l'entretien et les fournitures des gares. Ce sont là ce qu'on peut appeler les dépenses directes variables. Ensuite, nous avons l'analyse des dépenses directes, qui comprennent les opérateurs et les coordonnateurs, les agents et les commis des gares, les vendeurs et les contrôleurs des tickets, les tickets eux-mêmes, les horaires, les taxes municipales, l'amortissement du matériel roulant, des rails et des voies. Puis, cela fait, il nous faut passer aux dépenses réparties sur tout le réseau, c'est-à-dire la partie de nos charges fixes attribuable à ce service, et ce poste comprend des montants, par exemple, pour l'usage de la gare centrale, les frais de supervision, les frais de communication, l'intérêt et un abattement pour l'usage de la partie de la ligne qui n'appartient pas aux trains de banlieue. Je crois que c'est à peu près tout. Cependant, il faut analyser toutes ces choses.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Je comprends qu'un gros travail d'analyse soit nécessaire pour établir vos pertes, mais n'admettrez-vous pas alors que, pour couvrir votre déficit, s'il faut une subvention du gouvernement ou une subvention directe, l'ensemble de la population du Canada en bénéficie et que ce déficit n'est pas entièrement dû — comme certains de nos amis des régions métropolitaines et, plus particulièrement, certains députés métropolitains, se plaisent parfois à nous faire croire — aux taux du défilé du Nid-de-Corbeau. Je tiens à faire observer que nous avons des services de banlieue perdant des montants considérables et que certains de nos amis des villes bénéficient des subventions versées au Canadien National.

M. GORDON: C'est votre opinion et elle est maintenant consignée au compte rendu.

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

M. BROOME: Je voudrais un éclaircissement. M. Gordon a dit qu'il avait une grosse collection de documents et qu'il allait fournir certains renseignements.

M. GORDON: J'ai dit que j'aillais essayer de les fournir.

M. BROOME: Ne pourraient-ils pas être remis au Comité ?

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur Broome, peut-être pourriez-vous avoir un entretien avec M. Gordon après la séance et lui exposer d'une façon parfaitement claire quels sont les renseignements dont vous avez besoin ?

M. BROOME: Il m'a demandé de lui donner un mémo à ce sujet, mais je voudrais que ces renseignements soient imprimés à la suite du compte rendu de la séance sous forme d'appendice.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est-à-dire la réponse qu'il vous donnera ?

M. GORDON: Cela me convient.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser sur les services-voyageurs, monsieur Horner ?

M. HORNER *(Acadia)*: C'est que je ne parviens pas à concilier les pertes attribuables aux services-voyageurs. En 1959, vous avez dit au Comité que vous disiez que les services-voyageurs vous faisaient perdre $38,000,000 et vous avez dit à la Commission royale qu'en 1960 vous aviez perdu $40,000,000. Elle vous a ajouté $9,000,000 de plus pour l'amortissement, ce qui a porté le montant à $50,000,000. Vous avez réduit vos services depuis 1959; vous avez essayé de vous défaire de certains services-voyageurs et, pourtant, vos pertes ont augmenté.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: Alors, le Comité se trouve porté à croire que cela va continuer. Réduisez vos services tant que vous voudrez et les pertes augmenteront ?

M. GORDON: Il y a à cela une raison évidente qui s'applique aussi à d'autres services. Nos frais d'exploitation augmentent constamment.

M. HORNER *(Acadia)*: En 1960, vous avez eu un million de milles au voyageur de moins qu'en 1959, et vos pertes ont quand même augmenté.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: Je présume que l'amortissement n'est pas compté dans cela ?

M. GORDON: M. Vaughan pense que vos chiffres ne sont pas exacts. Voulez-vous les répéter ? Je ne les ai pas saisis.

M. R. T. VAUGHAN *(adjoint au président des Chemins de fer nationaux du Canada)*: Vous avez mentionné un montant de $40,000,000, ou du moins c'est ce que j'ai cru vous entendre dire.

M. HORNER *(Acadia)*: Oui, $40,000,000 pour 1960 et $38,000,000 pour 1959. J'ai pris le deuxième montant à la page 80 des Procès-Verbaux et Témoignages du Comité de 1959, où M. Gordon a dit:

> Nous calculons que notre déficit au compte voyageurs l'an dernier a été d'environ $38,000,000.

Le montant de $40,000,000 paraît dans le compte rendu des séances de la Commission royale d'enquête sur les transports.

M. VAUGHAN: Lors de cette enquête, pour la première fois, nous avions un calcul précis. C'est pourquoi nous avons donné le montant de $38,000,000 à la Commission royale, qui a ajouté $12,000,000 pour l'amortissement.

M. HORNER *(Acadia)*: Le montant donné à la Commission royale était de $40,000,000 et la Commission a ajouté $9,500,000 pour l'amortissement.

M. VAUGHAN: Le montant s'élevait à $50,000,000 de toute façon.

M. GORDON: Je parle sans une analyse des chiffres pour me guider, mais d'une façon générale je suis sûr que ce que vous dites est exact. Les pertes ont augmenté et tout porte à croire qu'elle continueront probablement de tendre à augmenter aussi longtemps que nos frais d'exploitation continueront d'augmenter et que nous ne parviendrons pas à obtenir le trafic nécessaire pour remplir les trains de voyageurs. Nous essayons d'obtenir un rendement encore meilleur des lignes profitables, car le seul moyen de réduire les pertes est de parvenir à augmenter le nombre de voyageurs en déployant des efforts comme ceux dont je vous ai parlé. Nos frais d'exploitation augmentent depuis quelques années pour toutes les formes de trafic.

M. HORNER *(Acadia)*: Ces pertes tendraient-elles à diminuer avec un nombre moindre de milles-voyageurs ?

M. GORDON: Mais le nombre des voyageurs transportés a aussi diminué.

M. HORNER *(Acadia)*: Oui, le nombre des voyageurs transportés baisse, mais je me demande si vous avez des données concernant les services de banlieue pour 1959-1960. Apparemment, les usagers de ces services forment la moitié du total de vos voyageurs.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: La baisse s'est-elle produite dans les services de banlieue ou dans l'ensemble ?

M. GORDON: Dans les deux.

Le VICE-PRÉSIDENT: Si vous n'avez pas d'autres questions . . .

M. HORNER *(Acadia)*: Un moment. Je n'ai pas encore fini. Je constate que la proportion des arrivées aux heures prévues a baissé en 1960 par rapport à 1959.

M. GORDON: A quelle page est-ce ?

M. HORNER *(Acadia)*: A la page 27. La proportion des arrivées aux heures prévues en ce qui concerne les principaux trains de voyageurs a été de 68.1 en 1960 et, en 1959, elle avait été de 71.6.

C'est peut-être une faible diminution, mais je voyage à bord de trains du Pacifique Canadien et du Canadien National et j'ai constaté qu'un train du Pacifique Canadien était plus susceptible d'arriver à temps. Quelle est l'explication ?

M. GORDON: C'est un chiffre que le Pacifique Canadien ne publie pas et je ne sais donc pas comment nos résultats se comparent à ceux du Pacifique Canadien. Il est probablement sage de ne pas le publier. Cependant, le respect de l'horaire dépend d'un grand nombre de choses. Je ne crois pas qu'il soit possible de généraliser à cause de l'influence prépondérante des conditions atmosphériques. Je me souviens qu'au début de l'hiver de 1960 le temps a été très mauvais. Par exemple, pendant six semaines à Montréal, les trains étaient entièrement immobilisés pendant plusieurs jours de suite.

D'une façon générale là encore, j'ai observé que la proportion de nos arrivées aux heures prévues s'améliorait. C'est une chose dont je m'occupe de temps en temps. J'ai été fort surpris des résultats que montrait la statistique annuelle. Est-ce le mauvais temps qui rend la comparaison mauvaise ? Les résultats courants indiquaient qu'il y avait amélioration.

M. GRAYSTON: Les résultats courants pour les derniers quelques mois de 1961 indiquent une amélioration sensible en ce qui concerne la ponctualité. Mais, comme M. Gordon l'a dit, il y a un certain nombre de facteurs qui interviennent. Une de nos difficultés en ce qui concerne la ponctualité des trains de voyageurs réside dans l'ampleur de notre programme de rénovation des rails, qui nuit considérablement aux efforts déployés pour faire arriver un train à l'heure prévue. C'est un chiffre dont nous ne sommes pas satisfaits.

M. HORNER *(Acadia)*: J'ai toujours jugé qu'il serait possible de réduire la durée de votre trajet continental, surtout en approchant d'Ottawa. Les trains semblent ralentir, ou du moins ils ralentissent aux environs de Sudbury avant d'entrer en gare ici à Ottawa.

M. GORDON: Quand ils ralentissent, c'est alors qu'ils arrivent à l'heure, n'est-ce pas ? C'est justement là la question. Cette distance avant d'arriver à Ottawa nous donne le jeu nécessaire, et nous essayons de conserver cette réserve de temps pour faire entrer le train à Ottawa à l'heure prévue. Quand les trains ont bien roulé dans l'Ouest, il leur faut ralentir avant d'arriver à Ottawa, car autrement ils devanceraient leur horaire et cela bouleverserait tout l'horaire. Il ne faut pas arriver avant l'heure prévue. Il est tout à fait exact que les trains arrivant à Ottawa ralentissent avant d'arriver. Je voudrais que vous preniez la peine de constater que, si votre train roule lentement, vous arrivez à temps.

M. HORNER *(Acadia)*: Cela se peut, mais ce que je veux dire, c'est que j'ai toujours eu l'impression qu'il y avait une période de paresse et, à mon avis, la vitesse moyenne devrait être meilleure.

M. GORDON: Je vous cite en exemple ce qui se passe autour de Montréal. Notre ponctualité a été mauvaise depuis un an parce que nous étions à construire le détournement de Lachine ainsi que des sauts-de-mouton. Nous venons seulement de terminer ces travaux et nous avons réussi en même temps à éliminer huit passages à niveau. Il y a eu d'énormes travaux de terminus à faire autour de la gare à Montréal, et il y avait aussi la construction des édifices de la place Ville-Marie, de sorte que la gare se trouvait paralysée et que nos trains devaient attendre quinze ou vingt minutes pour entrer en gare. Cela s'est fait sentir sur la moyenne générale de la ponctualité. Mais, comme je l'ai dit, j'ai eu l'impression en examinant les résultats et en tenant compte des retards contrôlables, que notre ponctualité s'améliorait.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous sommes arrivés aux services de transport routier.

M. HORNER *(Acadia)*: Je n'ai pas encore fini.

M. GORDON: De plus, vous observez peut-être beaucoup plus le Canadien National que le Pacifique Canadien.

M. HORNER *(Acadia)*: C'est possible, mais vraiment je ne le crois pas. Et même, je voyage plus par le Pacifique Canadien que par le Canadien National parce que les raccordements sont meilleurs en allant vers l'Ouest.

Mais voici une autre question que j'ai à poser au sujet du Canadien National. Il s'agit de votre façon de vendre les tickets et du nombre de tickets que vous allouez aux différentes gares en ce qui concerne les trains exploités en commun. Par exemple, et c'est un grief que quelques autres députés ont exprimé déjà à la Chambre, j'ai essayé de retenir un lit inférieur deux semaines d'avance à bord d'un train. Je voulais un lit inférieur pour aller vers l'Ouest, d'ici à Edmonton, je crois. On ne pouvait me donner rien de mieux qu'un lit supérieur et je l'ai pris. Quand je suis monté à bord, j'ai remarqué que personne n'occupait le lit inférieur et j'ai dit au chef du train: «Il semble n'y avoir personne en bas». Il a dit: «Je vous verrai tantôt en revenant». Quant il est revenu, il a dit: «Personne n'a retenu ce lit du bas». J'ai dit: «Comment cela se fait-il ?» et il m'a

répondu qu'il ne le savait pas. Alors je lui ai dit que rien ne m'empêchait de le prendre. Je lui ai payé environ deux dollars de plus et j'ai prix le lit du bas.

Comment se fait-il que j'aie tenté de retenir un lit du bas deux semaines d'avance sans y parvenir et, pourtant, quand je suis monté à bord, personne n'occupait ce lit du bas ?

M. GORDON: Je pourrais vous citer au moins une douzaine de raisons, mais une raison très simple et très évidente, c'est que quelqu'un, comme vous, deux semaines d'avance, avait acheté cette place du bas, mais l'a décommandée dix minutes avant le départ du train.

M. HORNER *(Acadia)*: Il semble que beaucoup de gens contremandent leurs réservations.

M. GORDON: Il y en a beaucoup et c'est un des gros problèmes dans l'industrie du transport. Les avions sont dans le même cas que les trains. C'est le problème posé par ceux qui ne se montrent pas, comme on dit, et il en résulte des difficultés sans nombre. De grandes compagnies retiennent un nombre considérable de sièges; nous ne pouvons pas les leur refuser. Et même, nous les encourageons à le faire. Elles retiennent des sièges d'avance ainsi. Nous avons beaucoup réfléchi à ce problème, jusqu'au point de songer à changer de système et à servir les premiers venus.

M. HORNER *(Acadia)*: Les lignes aériennes ne le font pas ?

M. GORDON: Non, mais elles ont aussi le problème des clients qui ne se montrent pas et elles sont parvenues à établir des expédients comme celui qui consiste à annuler votre réservation si vous ne la confirmez pas. On vient de me rappeler que tout cela a déjà été discuté à fond. Mais vous avez bien raison. C'est un gros problème dans l'industrie du transport. Tout ce que je puis dire, c'est que nous y travaillons et que nous essayons de trouver une solution. Les chefs de train, je crois, font preuve d'un peu plus d'ingéniosité qu'auparavant.

M. HORNER *(Acadia)*: J'ai parlé au chef du train au cours du même voyage et il m'a dit: «Je ne sais pas ce qu'ils font dans les bureaux de tickets. J'ai eu connaissance d'un cas où toute la salle d'attente était remplie de voyageurs, mais on refusait de vendre un seul ticket sous prétexte que le train était rempli. Mais j'ai dit à ces gens de monter à bord du train et je leur ai trouvé et vendu des sièges.»

M. GORDON: Nous comptons beaucoup sur le savoir-faire des chefs des trains. Nous avons appliqué un programme pour styler nos vendeurs et nos contrôleurs de tickets afin de surmonter cette difficulté. En fin de compte, c'est le chef du train qui commande à bord du train. Quand le train part, tout lui est remis et il lui faut se servir de son jugement. Il nous arrive de vendre le même siège à deux personnes. Je suppose que vous avez eu connaissance de cas semblables.

M. HORNER *(Acadia)*: Et à bord du Pacifique Canadien aussi.

M. CREAGHAN: Nous avons une idée des pertes que subissent les embranchements et d'autres lignes. Mais quelle est l'ensemble de la situation en ce qui concerne les *Pullmans* et les wagons-lits ? Ont-ils des profits ou des pertes ? Il me semble que vos prix de *Pullman* sont très raisonnables. Ils sont même beaucoup plus bas que dans un hôtel ou un motel.

M. GORDON: Là encore, il faudrait une analyse très détaillée pour vous dire quels sont les profits ou les pertes des *Pullmans* et des wagons-lits. Avez-vous le montant des recettes ?

M. TOOLE: Non.

M. CREAGHAN: Est-ce comme dans le cas de la vente des boissons ? Les *Pullmans* donnent-ils un léger bénéfice ?

M. GORDON: Je ne le crois pas.

M. CREAGHAN: Vous avez maintenant un prix de passage qui comprend tout, siège de *Pullman,* repas et pourboires.

M. GORDON: Nous avons un prix qui comprend tout.

M. CREAGHAN: Même les pourboires, je crois ?

M. GORDON: Oui.

M. CREAGHAN: Je me demande si vous pourriez dire au Comité comment les garçons à bord des wagons-restaurants obtiennent leur part du prix du ticket, c'est-à-dire leur pourboire ?

M. GORDON: C'est un pourcentage du prix du ticket, approuvé par le syndicat, qui va au porteur du wagon.

M. CREAGHAN: Ne pourriez-vous pas faire de même à l'égard du service régulier à bord des *Pullmans,* sans compter les repas? Il y a des gens qui m'en ont parlé. Ils trouvent embarrassant de voyager par train à cause des pourboires. C'est le seul moyen de transport où il y ait des bourboires aujourd'hui. Les lignes aériennes les ont abolis.

M. GORDON: Si vous pouviez m'indiquer un moyen d'abolir les pourboires, personne n'en serait plus heureux que moi. Les efforts déployés à ce sujet n'ont pas eu beaucoup de succès.

M. CREAGHAN: Vous les avez abolis dans le cas des prix de passage où tout est compris.

M. GORDON: Oui. Nous ne les avons vraiment pas abolis. Nous avons conclu une entente sur le pourcentage que le porteur touchera. Il y aura toujours des gens qui donneront des pourboires parce qu'ils pensent qu'ils obtiendront ainsi un meilleur service. A moins de réussir à passer une loi rendant illégal de donner un pourboire, je crois qu'il est inutile d'espérer qu'on abolira les pourboires. Nous savons par expérience que, même après avoir acheté un ticket tout-compris, les gens donnent des pourboires.

M. CREAGHAN: C'est une chose qui embarrasse une foule de gens. Il y a l'anecdote concernant le monsieur des Maritimes qui avait pris un lit supérieur pour se rendre à Montréal. En se levant près de la ville le matin, il demanda au porteur à quel pourboire il s'attendait et il mentionna qu'il n'avait jamais voyagé auparavant. Le porteur lui dit: «Mon pourboire moyen pour un lit supérieur est $2». Le monsieur descendit du train, donna $2 au porteur et le porteur dit: «C'est la première fois que je reçois ma moyenne».

Les montants que les voyageurs donnent en pourboires varient beaucoup et cela fait parfois fuir la clientèle.

M. GORDON: Oui.

M. MCFARLANE: J'ai une question à poser au sujet des réservations et j'espère que ce que j'ai à dire vous aidera et ne sera pas considéré comme une critique. Je connais une personne qui a fait des réservations pour quatre jours consécutifs parce qu'elle ne savait pas quel jour elle partirait. Je lui ai demandé si elle avait contremandé les réservations non utilisées et elle m'a répondu: «Oh non, ils vendront ces places à d'autres».

Je me demande s'il ne serait pas bon d'avoir pour règle que, si une réservation n'est pas cueillie 48 heures avant le départ du train, elle sera automatiquement annulée. Je sais que ce genre de réservation est très répandu.

M. GORDON: Je suis sûr que les dirigeants de notre section voyageurs ont examiné cette formule. M. Delagrave, qui vient d'accéder au poste d'agent général des voyageurs, est rempli d'idées. Il a examiné toutes les formules imaginables. Je vais lui faire part de la vôtre pour voir ce qu'elle vaut. Je regrette qu'il ne soit pas ici, car il aurait pu vous fournir plus de renseignements que moi à ce sujet. En général, l'expérience que nous ont donnée nos rapports avec le public est qu'il faut nous plier à ses caprices. Si les gens veulent avoir certains tickets à telles ou telles conditions et ne peuvent pas les obtenir, ou bien si vous prenez l'initiative d'annuler leurs réservations, peu importe jusqu'à quel point leurs désirs sont déraisonnables, ils éprouveront du ressentiment. Si nous avions pour règle qu'ils doivent cueillir leurs tickets d'avance, ils arriveraient une demi-heure ou dix minutes avant l'heure du train et seraient horrifiés en apprenant que leur réservation a été annulée, car personne ne veut que son honnêteté soit mise en doute. Les choses sont ainsi. Cependant, nous allons certainement prendre note de cette idée et je la transmettrai à nos gens du service-voyageurs.

M. MCFARLANE: Je crois qu'elle vaut la peine d'être examinée. Je connais un homme qui, il n'y a pas très longtemps, avait retenu une place du Pacifique Canadien. Il ne s'est pas levé assez tôt le matin où il devait partir et, apparemment, son siège resta vide. A cause du grand nombre de plaintes que vous recevez sans doute et de celles que nous recevons nous, les députés, je crois qu'il y aurait lieu de mettre fin à cet abus de façon que les voyageurs de bonne foi qui sont à bord des trains puissent avoir des places.

M. GORDON: Je sais que c'est tout un problème. Je verrai quelle amélioration nous pourrions apporter.

M. FORBES: A ce propos, j'ai demandé une réservation au Canadien National hier pour le 28 et l'agent m'a conseillé de cueillir mon ticket deux jours avant mon départ et j'ai cru que cela était raisonnable.

M. HORNER *(Acadia)*: Avez-vous obtenu votre réservation ?

M. FORBES: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: J'ai essayé d'en obtenir une il y a trois semaine et je ne l'ai pas eue.

M. FORBES: Je voudrais soulever une autre question qui me tracasse beaucoup. A bord d'un train du Canadien National, il y a à peu près toujours deux hommes qui se présentent pour prendre votre ticket. Cependant, il n'y en a qu'un à bord d'un train du Pacifique Canadien. Est-ce une précaution supplémentaire que vous prenez ? Quelle sorte de système avez-vous ?

M. MCFARLANE: Cela dépend de qui voyage.

M. MITCHELL: Je voudrais poser la question que voici à M. Gordon: est-ce que les lignes aériennes ont une entente avec votre réseau pour obtenir des réservations quand leurs avions restent collés au sol ?

M. GORDON: Non. Elles ont discuté cette question à plusieurs reprises avec nous. Nous serions disposés à prendre cet engagement envers les lignes aériennes si elles consentaient à payer une compensation. Mais elles n'ont pas cru que c'était nécessaire et nous n'avons pas conclu d'entente.

M. MITCHELL: Il n'y a jamais eu d'entente semblable ?

M. GORDON: Pas à ma connaissance. Nous n'en avons jamais eu. N'oubliez pas que nous collaborons avec elles, mais nous ne nous sommes pas engagés à garder de l'équipement en réserve pour elles. Depuis un an, je me souviens que nous avons discuté cette question et nous avons dit aux lignes aériennes que, si elles voulaient que nous

gardions du matériel roulant en réserve, elles devraient nous payer. Cependant, elles n'y ont pas consenti.

M. MITCHELL: Et il n'existe aucune entente qui leur permettrait de contremander jusqu'à une certaine heure chaque jour ?

M. GORDON: Il n'y a aucune entente semblable.

M. CARTER: Et où en sont les agences de voyage à ce sujet ? Ont-elles un accord avec vous, ou une entente spéciale ?

M. GORDON: Oui, nous avons des ententes avec les agences de voyage au sujet des collections de tickets qu'elles peuvent avoir en main.

M. CARTER: A quelles conditions peuvent-elles contremander ? Sont-elles tenues de contremander dans un certain délai ?

M. GORDON: Nous avons des ententes avec elles. Je ne me souviens pas du temps accordé, mais il y a des ententes.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Horner a une question à poser, la dernière sur les services-voyageurs.

M. HORNER *(Acadia)*: Quelle proportion des pertes de 30 ou 40 millions de dollars subies par les services-voyageurs est-elle due aux pertes des services-voyagurs aux États-Unis ?

M. GORDON: Quelle proportion est attribuable ?

M. HORNER *(Acadia)*: Oui.

M. GORDON: Je l'ignore. Il faudra que j'examine cela de nouveau. Je vais tenter d'obtenir la réponse au cours de l'heure du déjeuner.

Le VICE-PRÉSIDENT: Si c'est la dernière question, nous pourrions peut-être suspendre la séance maintenant et passer aux services de transport routier à 2 heures 30. Cela convient-il au Comité ?

DES VOIX: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-il entendu que la partie relative au service-voyageurs est approuvée ?

DES VOIX: Oui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

LUNDI 19 JUIN 1961

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

M. FISHER: Nous en sommes maintenant aux services de transport routier, monsieur le président.

Est-il exact de dire, monsieur Gordon, que la décision d'entrer dans le domaine du transport routier, que vous avez prise récemment, a été entièrement une décision de l'administration ?

M. GORDON: Monsieur le président, comme je m'attendais d'avoir à faire un exposé général de notre ligne de conduite à l'égard du camionnage, j'en ai préparé un qui sera utile au Comité et qui fera peut-être gagner du temps en ce qui concerne les questions générales. Donc, si vous y consentez, je voudrais donner lecture de cet exposé, qui donne les tout derniers développements touchant l'achat des compagnies de camionnage acquises récemment.

M. FISHER: Avez-vous des copies sur lesquelles nous pourrions suivre ? Est-ce un long exposé ?

M. GORDON: Il est assez long, mais sa lecture ne devrait pas prendre plus que cinq minutes. Il est très facile à suivre. Ce n'est pas un exposé complexe.

Depuis que la Commission royale d'enquête sur les transports, la Commission Turgeon, a présenté son rapport en 1951, une des causes d'affaiblissement du transport ferroviaire au Canada a été le grand essor de l'industrie du transport routier et l'ubiquité de cette forme de concurrence. Ce développement, qui s'est produit au cours d'une période où les dépenses du Canadien National augmentaient constamment, a considérablement amoindri les moyens dont la compagnie disposait pour accroître son revenu net.

Quand les chemins de fer avaient le monopole du transport de grandes masses du trafic, il leur était possible d'annuler une augmentation de leurs dépenses en majorant les prix du transport ferroviaire. Cette solution est devenue de plus en plus inapplicable à mesure que cette concurrence augmentait en intensité et en étendue. De plus, l'efficacité de cette concurrence forçait les chemins de fer à faire d'énormes dépenses pour moderniser et améliorer leurs installations et leur équipement afin de rester en mesure de faire concurrence au camion sur le marché national du transport.

Naturellement, ces changements et leurs effets n'ont fait que s'intensifier au cours des quelques dernières années. Il est vrai qu'au cours de cette période le Canadien National a pris des mesures positives et énergiques pour affronter les problèmes qui surgissaient devant lui, mais il devenait manifeste que, malgré ces efforts, la part qu'avait le Canadien National de tout le marché national du transport allait diminuant. Ce fait rendait également manifeste le besoin d'apporter d'autres changements pour attirer au rail un plus grand volume de trafic-marchandises et l'urgence de réaliser de sévères économies dans l'exploitation, non seulement en ce qui concerne les méthodes et les moyens de manutentionner le trafic, mais aussi en ce qui concerne l'élimination des fardeaux imposés par les services déficitaires.

Le Canadien National déploie les plus grand efforts pour surmonter le problème que pose l'érosion de sa part du marché du transport. En plus d'examiner les techniques de facturation, il est convaincu de la nécessité de conjuguer étroitement le transport ferroviaire et le transport routier. La compagnie vise à offrir le genre de service de transport qui corresponde le mieux aux besoins du public, tant par le prix que par l'efficacité, sans jamais oublier que son intérêt fondamental lui commande de fournir un service ferroviaire, car le Canadien National a de très gros capitaux d'immobilisés en installations ferroviaires.

Le chemin de fer est surtout intéressé au transport sur de longues distances de marchandises en vrac ou empaquetées. En général, ce genre de transport est plus économique par rail, mais il existe certainement et il continuera d'exister un vaste domaine d'ouvert aux camions à long cours. De plus, le camion est supérieur pour recueillir et distribuer une grande partie du trafic et il est plus économique et plus rapide pour le transport à faible distance. Il va de soi que cela n'est vrai que d'une façon générale. Il n'est pas possible d'appliquer une règle rigide dans chaque cas, car la nature et les conditions du trafic lui-même varient à l'infini, de sorte qu'ici une forme de transport a l'avantage et que là l'autre forme de transport est plus pratique, tandis qu'ailleurs c'est un alliage des deux formes de transport qui est le plus efficace. Le Canadien National projette d'utiliser à la fois des services ferroviaires et routiers pour le transport à long cours selon les circonstances et, en même temps, de les marier étroitement ensemble à la fois pour les longues et les petites distances quand le client aura besoin de cette forme de service mixte.

Le Canadien National ne considère pas la concurrence entre le rail et les camionneurs privés comme une question de vie ou de mort. Le Canadien National n'est nullement intéressé à faire disparaître le camionneur indépendant. Le rail et la route sont des moyens de transport et, pour servir les meilleurs intérêts des expéditeurs et des destinataires — les usagers du service — chacun de ces moyens doit être utilisé dans la mesure où il convient le mieux. Il faut donc reconnaître d'une façon intelligente qu'il y aura coexistence compétitive et qu'il est nécessaire d'établir un réseau qui coordonnera le rail et la route de façon que chaque forme de transport joue le rôle qui lui convient le mieux.

Afin d'appliquer ce principe, le Canadien National a décidé d'ajouter à ses services ferroviaires des services de camionnage complémentaires partout où une étroite collaboration ou une conjugaison des deux formes de transport améliorerait nettement ses services et, par conséquent, ses moyens de concurrence. En suivant cette ligne de conduite, le Canadien National procède avec prudence et, en général, s'efforce d'augmenter son parc de camions par un achat très judicieux d'entreprises existantes de transport routier. De cette façon, il n'augmente pas d'une façon soudaine le total des moyens de transport dont dispose le pays, ce qui serait fort susceptible de produire un excédent indésirable et mènerait à une période de concurrence déficitaire pour les exploitants les plus faibles qui s'efforceraient de rester en place. L'objectif du Canadien National est d'acquérir des auxiliaires routiers qui assureront à ses propres opérations les avantages de la coordination avec le transport ferroviaire ou même s'y substitueront dans les cas où le camion est supérieur.

L'acquisition des entreprises de camionnage qu'il possède déjà ou dont il est à négocier l'achat est conforme à cette ligne de conduite. C'est une suite logique des taux compétitifs, des taux convenus, du transport des remorques sur rail et des principes d'exploitation fondés sur les têtes de ligne et l'unité de responsabilité envers le client. Nous nous sommes efforcés et nous continuous de nous efforcer de choisir les services de transport routier qui s'adaptent le mieux au plan d'ensemble visant à faire le meilleur usage possible de tous les moyens de transport. Ainsi, l'acquisition d'entreprises de transport routier, en plus de rendre l'entreprise ferroviaire mieux en mesure d'affronter la concurrence et de la faire accéder à des marchés non desservis par le rail, fournit l'occasion de réaliser des économies par l'intégration des services ferroviaires et routier, la substitution du transport routier au transport ferroviaire et la substitution du transport ferroviaire au transport routier par le transport de plus de remorques par voie ferrée.

Nous avons reconnu dès le début que, pour être efficace, un service de transport routier devrait avoir les permis voulus pour accéder aux régions productives. Nous avons reconnu aussi qu'étant donné le nombre de transporteurs routiers dans les régions productives, il était fort peu probable que le Canadien National réussirait à obtenir des permis des régies provinciales dans ces régions. La seule solution était donc de faire l'acquisition d'entreprises existantes dont les services de transport routier, déjà pourvus de licences, offraient au Canadien National les meilleures possibilités d'atteindre son objectif général.

Nous avons examiné de nombreuses entreprises de transport routier. Dans l'Ouest canadien seulement, nous avons analysé les permis et les opérations de 10 entreprises distinctes. Cette analyse a révélé qu'aucune entreprise ne possédait un permis ayant l'étendue qui conviendrait au Canadien national un prix acceptable, et qu'il serait nécessaire de faire l'acquisition de plusieurs sociétés de transport routier, puis de réunir leurs permis et leurs opérations en une entreprise unique fonctionnant à l'intérieur de ces quatre provinces de l'Ouest et entre ces provinces d'une part et le centre et l'est du Canada d'autre part. Nous avons alors choisi les sociétés *Midland Superior Express Limited, Empire Freightways Limited* et *East West Transport Limited* comme offrant

la meilleure pénétration du marché et les meilleures possibilités de conjugaison rail-route à des prix que nous jugions raisonnables.

La *Midland Superior Express Limited* détient des permis pour l'exploitation de services à l'intérieur de toute la province de l'Alberta et elle dessert des centres importants comme Edmonton, Calgary et Lethbridge. De plus, cette société a des droits interprovinciaux entre tous les endroits en Alberta et Sault Sainte-Marie, Port Arthur et presque tous les endroits en Ontario au sud de North Bay, ainsi que Montréal. Cette société exploite 175 véhicules sur des routes ayant une longueur totale de plus de 6,300 milles et elle emploie 214 personnes.

La *Empire Freightways Limited* détient des permis intra-provinciaux de services dans une grande région du nord de la Saskatchewan, y compris Saskatoon, Prince Albert, Melfort et North Battleford et entre ces endroits et Regina, ainsi que des permis interprovinciaux entre ces endroits et Winnipeg et Calgary. Elle possède 142 véhicules qu'elle exploite sur plus de 1,100 milles de routes et elle emploie 87 personnes.

La *East West Transport Limited* dessert toutes les grandes villes dans l'Ouest canadien comme Vancouver, Calgary, Edmonton, Saskatoon, Regina et Winnipeg et relie ces centres à des villes de l'Est comme Tronto, Hamilton, Windsor, Sarnia et Kitchener. Elle possède 119 véhicules qu'elle exploite sur 7,500 milles de routes et emploie 126 personnes.

On voit par là quelle étendue considérable du marché l'acquisition de ces entreprises nous a fait obtenir.

Nous n'avons eu aucune difficulté à obtenir des régies provinciales qu'elles approuvent la vente de tout le capital-actions de *l'Empire Freightways Limited* et de la *East West Transport Limited* au Canadien National. Cependant, dans le cas de la *Midland Superior Express Limited,* dont le réseau routier s'étend jusque dans la province de Québec, il n'a pas encore été possible d'obtenir l'approbation de la Commission du transport de la province de Québec. Ceci à son tour a empêché la réalisation du projet de fondre les permis de la *Midland* avec ceux des deux autres sociétés de l'Ouest parce qu'il répugne à quelques autres régies provinciales de sanctionner la fusion des permis d'une société de la Couronne comme la *Canadian National Transportation Limited* avec ceux d'une société comme la *Midland* dont 51 p. 100 des actions sont détenues par des particuliers. Ainsi, tant que la Commission du Québec n'aura pas approuvé la vente de tout le capital-actions de la *Midland* au Canadien National nous serons dans une situation nettement désavantageuse.

Ayant fait entièrement l'acquisition de deux sociétés et ayant acquis une partie de la troisième en prenant une option sur le reste, nous avons réalisé dans toute la mesure possible la conjugaison des permis et des services de ces sociétés les uns avec les autres ainsi que la conjugaison des trois autres avec le réseau ferroviaire.

L'exploitation de ces trois sociétés de l'Ouest a été mise sous la direction d'un gérant général pour l'Ouest qui est un homme d'expérience. Les opérations de chacune ont été coordonnées avec celles des deux autres et aussi, dans une certaine mesure, avec celles du réseau ferré. Nous avons fait cela pour réaliser des économies ou améliorer le contrôle administratif. Par conséquent, quand on parle de ces trois entreprises de transport routier dans l'Ouest canadien, il faut les considérer comme formant un tout parce qu'elles ont perdu, dans une certaine mesure, les caractéristiques individuelles qu'elles avaient lors de leur achat. Il est vrai que chacune existe encore comme entité juridique distincte, mais leurs opérations ont maintenant peu de ressemblance à ce qu'elles étaient auparavant. Aussi ne conviendrait-il pas de comparer ce que sont actuellement les résultats d'exploitation d'une de ces sociétés aux résultats ou aux bilans antérieurs à l'achat, ou de comparer les résultats aux prix d'achat. Il est important de signaler ici que, depuis l'acquisition, le revenu que le réseau ferroviaire tire du transport

par rail des remorques dirigées vers lui par ces trois compagnies a augmenté de $328,000, ou de 141 p. 100. De plus, le groupe de l'Ouest, pendant la période en 1960 où il a été exploité après achat ou offre d'achat, par le Canadien National est parvenu à faire ses frais bien que, comme les autres entreprises de transport, il ait subi une forte baisse de revenus à cause du ralentissement général de l'économie et bien que ce fût là une période de réorganisation des services et de changements dans la direction.

Afin de pousser l'intégration plus loin, nous sommes actuellement à prendre des mesures pour fondre d'autres permis ensemble et étendre le plus possible la zone desservie. Si nous obtenons l'approbation requise des régies provinciales, nous avons la certitude que nous pourrons fournir un service coordonné à l'intérieur des quatre provinces de l'Ouest et entre elles et le centre ainsi que l'est du Canada, service qui ne le cèdera à aucun autre en excellence.

Dans le centre et l'est du Canada, nous avons examiné de nombreuses compagnies de transport routier. Nous en avons acheté deux dans l'Est, la *Sydney Transfer and Storage Limited* et la *Eastern Transport Limited.*

La *Sydney Transfer and Storage Limited* détient en Nouvelle-Écosse des permis provinciaux pour desservir Sydney, New Glasgow et Halifax ainsi que d'autres endroits et détient aussi des licences interprovinciales entre la Nouvelle-Écosse et Moncton et Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. Cette compagnie exploite 55 véhicules sur 1,100 milles de routes et emploie 38 personnes.

La *Eastern Transport Limited* détient des licences intraprovinciales en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick ainsi que des licences entre ces deux provinces. Parmi les endroits qu'elle dessert, il y a Mulgrave, New Glasgow, Truro, Halifax, Amherst, Moncton et Saint-Jean. Cette compagnie possède 52 véhicules et les exploite sur plus de 750 milles de route; elle emploie 58 personnes.

En ce moment, des négociations se poursuivent avec trois autres entreprises de transport routier et nous prévoyons qu'elles aboutiront au cours des quelques prochaines semaines si nous obtenons les approbations provinciales requises.

Monsieur le président, cet exposé avait pour objet de mettre le Comité au courant de l'état de la question et j'espère qu'il a porté sur tous les points au sujet desquels les membres ont des questions à poser.

M. FISHER: Monsieur le président, me permettez-vous de poser une question à M. Gordon ? Vous avez étudié chacune de ces entreprises de fort près avant d'en faire l'acquisition afin de vous assurer qu'elles rapportaient ? Est-ce exact ?

M. GORDON: Oui, des dirigeants de notre compagnie l'ont fait. Je ne l'ai pas fait personnellement, mais cela a été fait par des dirigeants compétents de la compagnie.

M. FISHER: Alors, à votre avis, toutes ces compagnies étaient des entreprises bien conduites et en bon état, si je puis m'exprimer ainsi ?

M. GORDON: Je ne voudrais pas exprimer sur le compte de ces compagnies des opinions de ce genre. Il nous convenait de faire l'acquisition des compagnies que j'ai mentionnées parce qu'elles s'adaptaient au réseau routier auquel nous songions, et nous les avons obtenues à des prix que nous avons jugés convenables dans les circonstances.

M. FISHER: Et vous avez pris à votre service les équipes administratives de toutes ces compagnies, n'est-ce pas ?

M. GORDON: Nous avons pris à notre service les équipes qui les dirigeaient à l'époque et nous avons ensuite fait les remaniements qui nous convenaient.

M. FISHER: Avez-vous conclu des contrats d'administration avec ceux qui dirigeaient ces compagnies ?

M. GORDON: Des contrats d'administration ? De quelle nature ?

M. FISHER: Y a-t-il eu des formes quelconques de contrats entre les gens qui dirigeaient ces compagnies et le Canadien National sur la question de savoir qui serait en selle ou qui dirigerait après la vente ?

M. GORDON: Diverses ententes ont été faites avec les compagnies au sujet de la conduite des affaires. Je n'appelle pas ces ententes des contrats d'administration. Il y a certains cas où nous avons pris à notre service une partie du personnel et d'autres cas où nous ne l'avons pas fait. C'était une simple question de choix.

M. FISHER: Combien de ces compagnies ont-elles conservé leur ancienne direction ?

M. GORDON: N'a-t-il pas été répondu à une question semblable à la Chambre ?

M. VAUGHAN: Je le crois, monsieur Fisher.

M. FISHER: Vous n'avez plus à votre service les principaux dirigeants de la *East-West* ou de l'*Empire Freightways* ?

M. GORDON: A ce compte, la direction qu'il y avait au moment de l'achat n'est plus là. C'est maintenant la *Canadian National Transportation Limited* qui dirige. Certains des hommes des compagnies que nous avons absorbées sont maintenant à notre service et les autres ne le sont pas.

M. FISHER: M MacMillan a fait une déclaration à Winnipeg pendant que cela s'organisait. Voici l'un des propos que les journaux lui ont attribués à cet égard: «Un aspect important de cette acquisition, c'est qu'elle fait entrer dans le réseau du Canadien National une équipe qui a fait ses preuves et a acquis beaucoup d'expérience dans l'administration des transports routiers».

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Or, si vos deux compagnies de l'Ouest canadien ont déjà vu partir leurs principaux dirigeants en moins d'un an après l'achat, n'est-ce pas un signe qu'ils n'étaient pas des dirigeants ayant fait leurs preuves et acquis beaucoup d'expérience ?

M. GORDON: C'est une déclaration de portée générale que M. MacMillan a faite et il parlait de toutes les compagnies dont nous avions fait l'acquisition. Nous avons obtenu le personnel de ces compagnies. Dans certains cas, comme j'ai commencé par dire, nous les avons laissé partir et, dans d'autres cas, nous les avons gardés; mais nous continuons de croire quand même que nous avons pour diriger notre réseau de transport routier une équipe qui a fait ses preuves et qui possède de l'expérience.

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

M. FISHER: Oui, j'en ai un assez bon nombre. J'attends une réponse.

M. GORDON: Il a été fort bien répondu, je pense, à la question qui a été posée. M. Fisher a posé la question suivante:

> Est-ce que l'ancien personnel dirigeant de ces compagnies est encore en place ? Sinon, quelles sont les compagnies dont le personnel a été déplacé ?
>
> Réponse: Agissant sous la surveillance du Canadien National, le même personnel dirigeant est demeuré dans toutes les compagnies, sauf la *East-West Transport Limited* et l'*Empire Freightways Limited.* Dans ces deux dernières compagnies, il y a eu des départs et des remaniements.

M. FISHER: Y a-t-il quelque autre obstacle qui vous empêche d'acheter la *Midland Superior* en plus de la difficulté à obtenir des licences provinciales ?

M. GORDON: Non, pas dans le cas de la *Midland Superior.* Ce qu'il nous faut dans ce cas-là c'est obtenir des droits d'exploitation dans les provinces de Québec et

d'Ontario. Je crois que la question a maintenant été réglée en Ontario, mais elle est encore pendante dans le Québec.

M. FISHER: Vous avez dit dans votre exposé que l'*Empire* possédait 142 véhicules et la *East-West*, 119 je crois. Je n'ai pas saisi les autres nombres. Oh oui, vous avez dit que la *Midland Superior* avait 175 véhicules. Chacune de ces compagnies possède-t-elle vraiment ces véhicules, ou bien en loue-t-elle certains des camionneurs qui les possèdent ?

M. GORDON: Les modes d'exploitation varient d'une compagnie à l'autre. Dans le cas de la Midland, je crois que cette compagnie utilise, suivant une certaine formule, les services de camionneurs qui possèdent leurs propres camions. Autrement dit, les camions appartiennent à des particuliers qui travaillent pour la compagnie en vertu d'une entente.

M. FISHER: Ces camions sont-ils compris dans votre total de 175 véhicules ?

M. GORDON: Je l'ignore. Je ne le crois pas. Le savez-vous, monsieur Toole ?

M. TOOLE: Non.

M. FISHER: Alors, en réalité, si on considère le travail qu'elle accomplissait, la *Midland Superior* était une compagnie beaucoup plus importante que ne l'indique ce total de 175 véhicules ?

M. TOOLE: Oui, sans doute.

M. GORDON: Oui, je crois que cela est évident. Nous avons compté seulement les camions qui nous appartiennent, mais il y a aussi ceux qui nous sont loués par leurs propriétaires.

Vous parlez de ce que j'ai dit au sujet de la *Midland* ? Où mon texte est-il passé ? Oui, j'ai mentionné qu'elle exploite 175 véhicules. Est-ce qu'ils appartiennent à la compagnie ?

M. FISHER: Ils vous appartiendront quand vous serez parvenus à surmonter ces obstacles ?

M. GORDON: Quand nous serons parvenus à les surmonter. C'est juste.

M. FISHER: Est-il inusité que vous vous trouviez à exploiter une compagnie dont vous n'êtes pas vraiment propriétaires ?

M. GORDON: Je l'ignore. C'est notre première aventure du genre. Nous n'avons jamais acheté d'entreprises de transport routier auparavant.

M. FISHER: Quand est-il probable que vous en arriverez à une solution?

M. GORDON: Quand la Commission du transport du Québec aura pris une décision.

M. FISHER: En plus d'utiliser la licence qui vous permet d'aller dans le Québec, est-ce que les licences de la *East-West* l'autorisant à pénétrer en Ontario sont suffisantes en ce qui concerne l'Ontario et les marchandises expédiées de l'Ouest?

M. GORDON: Il nous a fallu faire diverses modifications en ce qui concerne ces licences, mais elles concordent avec le genre de réseau routier que nous avions envisagé comme je le dis dans mon mémoire.

M. FISHER: Où pouvons-nous trouver, dans l'état consolidé de vos revenus ou ailleurs dans votre rapport, une idée de l'état de la situation en ce qui concerne le transport routier? Nous avons des renseignements touchant votre service-voyageurs et d'autres aspects, mais je ne puis rien trouver dans votre rapport annuel qui fasse voir si vous avez fait là une bonne affaire.

M. GORDON: Vous ne pouvez rien trouver dans le rapport?

M. FISHER: Rien qui indique que vous ayez fait une bonne affaire et que vous avez fait l'acquisition d'entreprises saines donnant un bon rendement.

M. GORDON: Je ne crois pas que notre rapport annuel soit rédigé de cette façon. C'est un exposé de faits. Si vous me dites ce que vous voulez savoir, j'essaierai de vous répondre.

M. FISHER: Je voudrais avoir une idée des résultats de l'exploitation de ces entreprises de transport routier.

M. GORDON: Comme je vous l'ai dit dans mon mémoire explicatif, les résultats de l'exploitation en 1960 des entreprises de camionnage achetées dans l'Ouest et dans l'Est se sont sensiblement équilibrés et nous ont laissé un bénéfice de quelques centaines de dollars.

M. FISHER: Il ne serait pas exact de dire que l'exploitation de la *East-West Transport* vous a laissé un déficit d'environ $300,000 en 1960?

M. GORDON: Je parle, comme je l'ai dit, de l'ensemble des opérations, c'est-à-dire des résultats réunis, ce qui est la seule bonne façon de les examiner. Nous avons à peu près tout juste fait nos frais.

M. HORNER (*Acadia*): Est-ce en tenant compte de l'amortissement, des charges fixes et des frais administratifs que vous avez à peu près tout juste fait vos frais?

M. GORDON: Oui, en comptabilité régulière. Je vous parle du compte des profits et pertes.

M. FISHER: Quand vous parlez de cela, vous parlez de la *Midland Superior Express Limited*, de l'*East-West Transport Limited*, de l'*Empire Freightways Limited*.

M. GORDON: La *Midland Superior*, la *East-West* et l'*Empire*. Si vous parlez du secteur de l'Ouest . . .

M. FISHER: Vous avez sensiblement fait vos frais, dites-vous, dans l'ensemble?

M. GORDON: Dans l'ensemble.

M. FISHER: Cela ne nous indique pas si une ou deux de ces compagnies ne sont pas des entreprises saines. Je me demande si vous ne pourriez pas nous donner plus de renseignements sur chacune de ces compagnies?

M. GORDON: Je croyais l'avoir déjà fait en vous fournissant les chiffres que j'ai mentionnés. Je suppose qu'il serait préférable d'essayer.

J'ai dit dans l'exposé dont je vous ai donné lecture, que nos entreprises de camionnage, comme la plupart des autres entreprises de camionnage, avaient subi une diminution considérable ou tr,s sensible du trafic en 1960, et le Pacifique Canadien l'a certainement mentionné dans son rapport. Nous croyons être en possession d'un réseau de transport routier qui est fondamentalement solide et qui produira de très bons résultats, mais il est naturel qu'au début, après avoir fait l'acquisition de ces compagnies, alors que nous étions à les adapter à nos opérations, il y ait eu une période de familiarisation et de transition qui n'a pas permis à ces compagnies de se montrer sous leur meilleur jour.

Pour ces deux raisons, à mon avis, l'année 1960 a été beaucoup moins favorable que le seront, espérons-nous, les prochaines années.

M. FISHER: Pourrais-je placer la question suivante? Alors, il est inexact que le réseau de transport routier aitperdu en 1960 une somme d'environ $400,000?

M. GORDON: Non, ce n'est pas exact. Je vous ai dit à deux reprises que nos entreprises de camionnage avaient à peu près exactement fait leurs frais, ayant même réalisé un petit bénéfice.

M. FISHER: Monsieur le président, je voudrais certainement avoir certains renseignements là-dessus sous forme d'une décomposition entre ces compagnies, car les renseignements que j'ai, indiquent qu'il y a deux compagnies en particulier, la *East-West* et l'*Empire*, qui perdent de l'argent et qui en perdent depuis qu'elles ont été achetées.

Le PRÉSIDENT: Des renseignements qui vous ont été donnés par M. Gordon?

M. FISHER: Non, pas par M. Gordon.

Le PRÉSIDENT: Quels renseignements avez-vous?

M. FISHER: Des renseignements qui m'ont été fournis par des gens qui étaient mêlés à ces entreprises auparavant, et ces chiffres peuvent être tout à fait faux.

M. GORDON: Pourriez-vous les déposer sur la table et nous laisser les voir?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je voudrais poser une question qui fait suite aux questions de M. Fisher. Etant donné que le réseau traverse actuellement une période de transition, je me demande si ce problème ne reviendra pas d'année en année. Lors de la coordination des opérations, je me demande si on a songé à dresser un bilan distinct et un état financier distinct pour les opérations de camionnage, ou bien si cela sera possible dans un avenir prochain.

M. GORDON: Je vous demande mille fois pardon, mais mon esprit était tout à fait ailleurs, et je crois que vous pourriez peut-être me permettre d'en finir avec cette autre question. Si M. Fisher révèle qui lui a fourni ces renseignements, je crois que ce sera très intéressant.

M. FISHER: Tout ce que je dirai à cet égard, c'est qu'ils m'ont été fournis par une personne qui a laissé entendre qu'elle avait été mêlée aux anciennes compagnies.

M. GORDON: C'est un état financier qui, je le vois, a été volé dans nos classeurs et je voudrais savoir qui l'a pris?

M. FISHER: Je ne l'ai pas volé dans vos classeurs.

M GORDON: Vous étiez certainement de connivance avec quelqu'un qui l'a fait.

M. FISHER: J'étais de connivance avec quelqu'un qui l'a fait?

M. GORDON: Tout l'indique. C'est une accusation que je porte.

Le PRÉSIDENT: Si ce document est déposé ici, je crois que nous devrions connaître le nom de la personne qui vous l'a donné. Nous risquons d'en voir de belles si on se met à répéter ici ce qu'on a entendu sur la rue.

M. FISHER: C'est une question que j'ai posée à M. Gordon. Je n'ai aucun moyen de contrôler la véracité de ce document.

Le PRÉSIDENT: Vous ne savez pas qui vous l'a donné?

M. FISHER: Oh oui, je le sais. C'est pourquoi j'ai posé une question générale.

M. GORDON: Je vous ai dit à deux reprises que nous avions certainement fait nos frais en exploitant les services de camionnage. Cet état financier mis sous mes yeux est un document qui a été volé dans nos classeurs et qui ne révèle pas l'ensemble du tableau. La personne qui l'a pris connaît le reste des données. Quelqu'un a pris une

partie d'un état financier dans nos classeurs, car c'est un double fait au carbone que je reconnais. Qui l'a volé, monsieur Fisher?

M. FISHER: J'ingore qui l'a volé.

M. GORDON: Qui vous l'a donné, monsieur Fisher?

M. FISHER: Je ne puis révéler cela ici.

M. GORDON: Alors, vous ne devriez pas en parler si vous n'êtes pas disposé à dire qui l'a pris.

M. FISHER: J'ai posé ma question en généralisant de façon, justement, à m'assurer s'il y avait quelque chose de fondé dans tout cela.

M. GORDON: Monsieur le président, je ne consens pas à répondre à des questions inspirées par des documents volés.

Le PRÉSIDENT: Si nous allons faire état de ce document, je crois qu'il nous faudrait le nom de la personne qui vous l'a donné. Nous venons ici pour étudier le rapport du réseau et si vous vous amenez avec ce que j'appellerai des oui-dire, n'importe qui pourra se lever et dire des choses qu'il aura entendu dire sur le coin de la rue ce matin par quelqu'un qu'il ne connaissait pas.

M. FISHER: C'est bien là mon avis et c'est pourquoi j'ai demandé plus de renseignements.

Le PRÉSIDENT: Avec la différence que vous cherchez à obtenir plus de renseignements sur quelque chose que vous avez obtenu d'une personne dont vous avez honte de nous dire le nom.

M. FISHER: Je n'ai pas honte de le dire.

Le PRÉSIDENT: Alors dites-le.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Ma question devient pertinente ici. Et-ce qu'il sera possible à l'avenir pour le Canadien National, quand il aura terminé ses achats et qu'on lui demandera de le faire, de produire un bilan distinct de ses entreprises de camionnage de façon que, s'il y a des déficits au cours des années futures, le Comité puisse savoir si ces déficits sont attribuables aux transports ferroviaires ou aux transports routiers ? Cela sera-t-il possible dans un avenir prochain ?

M. GORDON: Oui, je crois que ce sera fort possible, mais en 1960 nous étions plongés au milieu d'une foule de transactions non terminées et même en ce moment certaines d'entre elles ne sont pas encore terminées. Nous avons simplement rassemblé les chiffres qui concernent le Canadien National, qui s'appliquent à la partie des transactions qui porte sur nos opérations. Ce n'est pas un état financier complet et, par conséquent, il semble avoir volé ce document afin de vous fournir, monsieur Fisher, le moyen de porter une accusation hostile sans que vous connaissiez l'ensemble du tableau. J'ai dit à maintes reprises qu'elle était l'ensemble du tableau et c'est que, dans l'ensemble, nous avons à peu près réalisé l'équilibre, en ayant un bénéfice de quelques centaines de dollars. C'est le résultat que nous avons eu.

Si M. Fisher veut se fonder sur un document volé pour mettre ma parole en doute, je répète que c'est tout ce que j'ai à dire.

M. FISHER: Qui dit que le document a été volé ? Je ne sais absolument rien de cela.

M. GORDON: S'il n'a pas été volé, consentez-vous à donner le nom de l'homme qui vous l'a donné ?

M. FISHER: Non. Je ne donne le nom de personne.

M. GORDON: Avez-vous une idée de la façon dont ce document peut être légitimement entré en sa possession ?

M. FISHER: Je n'ai pas abordé cette question avec lui. Je présume que ce document est tombé entre ses mains parce qu'il était mêlé aux affaires en question.

M. GORDON: Il vous l'a envoyé en sachant que vous l'utiliseriez d'une façon hostile.

M. FISHER: Qu'est-ce qu'il a d'hostile dans la question que j'ai posée ?

M. GORDON: Votre hostilité a consisté à mettre ma parole en doute.

M. FISHER: J'ai demandé s'il était exact que vous aviez subi une perte de l'importance indiquée par ce document et vous avez dit que, dans l'ensemble des opérations, il n'en était pas ainsi. J'ai dit ensuite qu'il serait préférable que nous ayons un exposé plus détaillé ou une décomposition qui nous ferait voir si telle était la situation en ce qui concerne *l'Empire* et la *East-West*.

M. GORDON: Je n'en conviens pas et je voudrais voir le compte rendu sténographique. Pourrais-je l'avoir ?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je voudrais poser une ou deux questions. Avant que le Canadien National n'ait décidé de faire du transport routier, a-t-il fait une étude, ou bien a-t-il eu recours aux services d'une autre société ou d'une maison indépendante pour enquêter sur toute la question ?

M. GORDON: Nos propres fonctionnaires, c'est-à-dire certains fonctionnaires du réseau ayant des connaissances générales dans ce domaine ont fait une étude. Cela nous a aidés à faire notre analyse, puis nous avons retenu les services de M. George Warnick, de la *Midland Superior*. Nous sommes entrés en rapport dès le début avec M. Warnick et nous avons eu recours à ses services pour nos entreprises de transport routier dans l'Ouest canadien. Nous avons d'abord bénéficié de ses conseils, puis il est entré dans notre personnel à titre d'employé.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Au sujet des sociétés que vous exploitez actuellement, vous n'avez pas offert de nous donner une décomposition. Il nous intéresserait peut-être, je crois, de savoir si une de ces entreprises réalise un bénéfice considérable et si une autre a un déficit considérable, même si l'ensemble des résultats est fort bon.

M. GORDON: Ma prudence s'explique en partie par ce qui se passe, bien que je ne doive pas être aussi prudent avec vous qu'avec certains autres. Tout le monde sait que les vendeurs de la *East-West Transport Company* nous ont intenté une poursuite et que nous leur avons intenté une contre-poursuite pour défaut d'exécution. Quand il s'agit de la *East-West*, j'hésite un peu à en parler parce qu'il y a là une situation qui n'est pas satisfaisante et que je n'aime pas. Je ne veux pas aller plus loin parce que les tribunaux sont saisis de la question et que c'est à eux qu'il appartient de décider.

Nous avons retenu une partie considérable du prix d'achat, suivant le conseil de M. Warnick, en attendant l'exécution de l'entente que nous avons conclue. L'exécution d'une entente comporte beaucoup de choses dans l'industrie du transport routier, comme l'équipement et les licences, et nous prétendons que les engagements pris n'ont pas été exécutés et nous retenons une partie du prix. Les vendeurs de la *East-West* ont intenté une poursuite et nous avons intenté une contre-poursuite, de sorte que la justice est maintenant saisie de l'affaire. J'ai même ici un mémorandum qui renferme plus de détails et qui vous en dira plus long sur ce dont il s'agit.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je crois que ce document intéresserait le Comité.

Le PRÉSIDENT: Si les tribunaux sont saisis de l'affaire, j'ignore s'il convient qu'il en soit donné lecture. L'affaire est vraiment *subjudice*.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Rien n'interdit d'exposer quels sont les motifs des poursuites avant que le tribunal ne les ait entendus.

M. GORDON: Permettez-moi d'abord de dire que je ne suis moi-même pas très au courant de cette affaire parce que je n'ai pas trouvé le temps de m'en occuper. Par oonséquent, les renseignements que je vous transmets viennent de ceux de mes collègues qui ont participé à ces négociations. Voici l'exposé:

> Les vendeurs des actions de la *East-West Transport Limited* ont intenté une poursuite en Cour du banc de la reine au Manitoba contre la *Royal Trust Company* le 24 mars 1961. Les vendeurs sont Victor James Thiessen, Margaret Thiessen et Edward Penziwol. Penziwol et Mme Thiessen détenaient chacun une action du capital-actions qui leur donne qualité d'ayants droits et V. J. Thiessen détenait le reste des actions, c'est-à-dire 463. La *C.N.T.L.* a acheté ces actions par l'entremise de son agent, la *Royal Trust Company*.
>
> Les plaignants prétendent que les défendeurs ne se sont pas acquittés de l'obligation, stipulée dans l'acte de vente, d'acheter 14 fourgons-remorques pour le prix de $30,000. Ils allèguent aussi que la partie défenderesse ne s'est pas acquittée de son obligation d'acheter le terminus utilisé à Winnipeg par la *East-West Transport* pour le prix de $125,000. En plus de ces deux obligations particulières dont l'acheteur ne se serait pas acquitté, les plaignants réclament la somme de $37,500, soit la moitié du montant de $75,000 que nous avons retenu sur le prix d'achat des actions. Les plaignants réclament en tout $192,500.
>
> Nous avons présenté une déclaration de défense au nom de la *Royal Trust Company* niant tous les allégués des plaignants et, de plus, nous avons inscrit nous-mêmes une contre-action réclamant la somme de $165,000. Ce montant représente la différence entre l'état financier de la compagnie tel qu'établi et déclaré par *MacDonald, Currie and Company* et le bilan garanti par les vendeurs. Voici comment se compose le montant de $165,000:

Diminution des comptes excédentaires et déficience d'inventaire	$68,145.00
Comptes recevables non recouvrables	$61,203.00
Dettes non révélées	$27,707.00

> Les plaignants ont présenté une réponse à notre déclaration de défense et une riposte à notre contre-réclamation. Les plaignants nient qu'ils aient une dette envers nous comme nous le prétendons et allèguent que nous avons renoncé à réclamer contre toute discordance ou tout défaut dans les livres de comptes ou les états financiers de la *East-West Transport* au moment où l'acte de vente a été signé. Naturellement, notre contre-réclamation est rejetée en bloc. Les deux parties procéderont dans quelques semaines aux interrogatoires sur les faits allégués. Les tribunaux prennent de longues vacances en juillet et en août et il est donc peu probable que la cause soit entendue avant septembre.

Ce mémorandum ajoute ensuite :

> J'ai joint à la présente des copies:
>
> (1) De l'exposé de la réclamation.
>
> (2) De l'exposé de la défense et de la contre-réclamation.
>
> (3) De la réponse à l'exposé de la défense, et de la défense opposée à la contre-réclamation.

Si vous voulez que les plaidoiries soient déposées et reproduites dans le compte rendu de la séance, je vous les remettrai avec plaisir. Ce mémorandum porte la date du 13 juin 1961.

M. CREAGHAN: Je crois que si quelqu'un a besoin des plaidoiries il peut les obtenir du tribunal.

M. GORDON: Il y a une économie de $5.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je suis sûr que personne pour le moment ne veut aller plus loin que cela. Je désire remercier M. Gordon de nous avoir fourni ces renseignements. Ce qui me préoccupe et préoccupe aussi à bon droit, je pense, d'autres gens dans l'industrie du transport routier, y compris les employés, c'est que le Canadien National ne devrait pas exploiter à perte une entreprise de camionnage qui fait concurrence à d'autres entreprises de transport routier. Je n'ai pas sous les yeux les paroles mêmes qui ont été dites, mais je crois que nous avons reçu une certaine assurance de vous l'an dernier, alors que vous répondiez à une question de ce genre que je vous avais posée, en vous demandant ce qui se passerait si une entreprise de transport routier appartenant au Canadien National subissait des pertes. Je vous ai demandé si ces pertes feraient partie du déficit du Canadien Natinal et seraient ainsi remboursées par les contribuables.

M. GORDON: C'est exact. Je n'ai jamais eu l'intention de donner l'assurance qu'en aucune circonstance une entreprise de camionnage appartenant au Canadien National, ou à d'autres, ne subirait des pertes. Tout ce que je dis, c'est que, dans l'ensemble, il y a eu un petit bénéfice. Une fois que nous aurons coordonné les opérations de nos entreprises de camionnage d'une façon saine et traditionnelle, M. Warnick m'a dit qu'il était convaincu que ces entreprises auraient de bons bénéfices.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je ne doute pas que, même si vous faites de l'argent dans l'ensemble, vous pouvez avoir un cas, dans les dix ou quinze entreprises de camionnage que vous exploiterez, où un exploitant privé se trouvera très gravement lésé si vous abaissez vos taux dans sa zone au point de lui nuire. S'il se trouve en présence d'une situation semblable, il sera victime d'une concurrence très injuste.

M. GORDON: Je crois que j'admets cette thèse en général, mais nous n'avons pas l'intention de créer des situations de ce genre. Ce que nous sommes à essayer de faire, c'est de forger une chaîne intelligente dont chaque anneau sera aussi fort qu'un autre, mais pour y parvenir nous pouvons trouver avantageux de fondre ensemble certaines de nos opérations si l'ensemble de nos opérations doit en bénéficier.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je désire porter à votre attention une inquiétude que j'ai. Des employés d'entreprises de camionnage m'ont dit qu'ils avaient eu l'impression que certaines des entreprises qui savaient qu'elles allaient être achetées par le Canadien National abaissaient leurs prix dans certains cas.

M. GORDON: Je crois pouvoir vous donner l'assurance positive que nous n'avons pas pour ligne de conduite de faire une concurrence injuste ou d'adopter des méthodes de concurrence injuste dans l'industrie du transport routier. Je crois personnellement que l'entrée des chemins de fer, et en particulier du Canadien National, dans l'industrie du transport routier aura l'effet le plus salutaire sur l'éthique de cette industrie. Je parle du maintien des taux, des limites de charge, du respect des exigences stipulées sur les licences et autres prescriptions semblables. Je suis en mesure d'affirmer que le Canadien National ne viole et ne violera aucune loi d'aucune façon. Nous avons déjà rencontré certaines façons d'agir que nous ne pouvions pas tolérer et nous les avons corrigées. Je répète ce que j'ai dit. Notre entrée dans cette industrie aura un effet très bienfaisant sur toutes les normes de l'industrie du camionnage.

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

M. CREAGHAN: Le rapport annuel donne les noms de la plupart de vos fonctionnaires supérieurs. Cependant, il ne dit pas qui est le directeur général de la *Commercial Transportation Limited.*

M. GORDON: Son nom n'y est pas ? C'est M. Frank Gaffney. Vous verrez qu'il est vice-président, services routiers.

M. CREAGHAN: Cela veut-il dire qu'il est directeur général de la *C.N.T.L.?*

M. GORDON: Il est le vice-président responsable du tout. Il y a un directeur général pour la région de l'Ouest, dont je viens de mentionner le nom, M. George Warnick, mais Frank Gaffney est maintenant celui qui dirige cette branche.

M. CREAGHAN: J'ai une autre question à poser. Dans un rapport précédent, vous avez mentionné que vous vous efforciez avec succès de simplifier les complexités qu'apporte l'existence de toutes ces personnes juridiques et vous avez dit que cela entraînerait l'élimination de chartes. Il était question des sociétés de transport routier. Éventuellement, quand vous serez en mesure de renoncer à ces chartes, avez-vous l'intention de grouper toutes ces entreprises en une seule, la *C.N.T.L. ?*

M. GORDON: Je ne désire pas me prononcer là-dessus. Il y a un certain nombre de facteurs qui nous obligent à y aller avec prudence. N'oubliez pas que nous ne faisons que commencer d'apprendre les secrets de cette industrie du transport routier et, croyez-moi, nous les apprenons en souffrant beaucoup. Comme M. Browne le sait, il y aura des cas, je crois, où il sera à propos de conserver l'entité juridique à cause des droits de franchise. On ne peut pas jeter par la fenêtre des droits établis de franchise dans l'industrie du transport routier, car ils sont très précieux. Il y a d'autres considérations qui rendent le maintien des entités juridiques avantageux pour nous. Mais je m'arrête là.

M. CREAGHAN: Autrement dit, toutes ces actions entreront en possession d'une seule compagnie ?

M. GORDON: Oui, sous réserve de ce que j'ai dit.

M. CREAGHAN: Vous espérez que, si vous n'avez pas de difficultés en ce qui concerne les franchises, vous n'aurez éventuellement qu'une seule compagnie de transport routier, la *C.N.T.L. ?*

M. GORDON: C'est notre intention. La *Canadian National Transportation Company Limited* est la principale compagnie et toutes ses parties constituantes l'alimentent.

M. CREAGHAN: Vous avez mentionné le nom du directeur général de la région de l'Ouest. Qui exerce les fonctions correspondantes dans la région de l'Atlantique et dans la région de l'Est ? Je vais être plus précis. Quel poste occupe M. Charles Gillespie, qui est à Moncton, en Nouveau-Brunswick ?

M. GORDON: Personnellement, je suis un peu étranger au transport routier, car je ne me suis pas encore appliqué à en faire une étude détaillée.

M. VAUGHAN: Charles Gillespie est le surintendant général de nos opérations de transport à Moncton.

M. CREAGHAN: En passant, on me permettra de mentionner que, depuis une semaine environ, on m'a dit qu'il avait apparemment obtenu un nouveau poste quelconque dans l'industrie du transport routier à Moncton.

M. VAUGHAN: C'est peut-être à la suite de la réorganisation.

M. HORNER *(Acadia)*: Pourriez-vous donner au Comité une idée du total que vous avez déjà en immobilisations dans l'industrie du transport routier et de ce que vous avez l'intention de faire quand vous aurez réuni les trois parties de votre projet ?

M. GORDON: Au 31 décembre 1960, le total de nos immobilisations était de $9,987,298. Dans le budget courant de nos dépenses, que vous serez invités à approuver

avant 5 heures cet après-midi, j'espère, il y a un montant de $5,000,000 pour des acquisitions et des offres d'achat qui pourront être faites cette année.

M. HORNER *(Acadia)*: Monsieur Gordon, vous avez dit tantôt, en parlant des nouveaux services que vous songiez à établir, que le rendement devait être d'environ 15 p. 100 pour assurer l'amortissement. Est-ce bien ce pourcentage ?

M. GORDON: Je parlais des projets ferroviaires.

M. HORNER *(Acadia)*: Cela ne s'appliquerait pas à l'industrie du transport routier ?

M. GORDON: Pas nécessairement.

M. HORNER *(Acadia)*: Pourquoi pas ?

M. GORDON: Ce rendement de 15 p. 100 est un critère interne que nous avons et qui nous avertit, pour ainsi dire, de regarder de près tout ce qui ne rapporte pas 15 p. 100. Cela sert à guider l'administration devant toute proposition.

M. HORNER *(Acadia)*: Pourquoi le même critère ne s'appliquerait-il pas au camionnage ?

M. GORDON: Je n'ai pas encore calculé de critère pour le camionnage. Il nous faudra examiner toute l'industrie et fixer un critère à part. Comme je l'ai dit, nous sommes nouveau-venus dans ce jeu.

M. HORNER *(Acadia)*: Je le comprends, mais comment pourrez-vous donc amortir le capital immobilisé si vous n'avez pas de critère pour assurer le paiement de l'intérêt de l'argent placé ?

M. GORDON: Nous avons un chiffre total à cet égard. Je pensais que vous me demandiez si nous avions calculé ce qu'une entreprise de transport routier devrait rapporter, et la réponse est non.

M. HORNER *(Acadia)*: Le facteur amortissement n'est-il pas plus élevé dans l'industrie du transport routier qu'il ne l'est dans celle du transport ferroviaire, à cause de la durée des camions et du reste ?

M. GORDON: Nous y avons songé. Pour notre comptabilité, nous avons adopté une règle uniforme pour mesurer l'amortissement, tout comme font les meilleurs exploitants dans l'industrie du camionnage.

M. HORNER *(Acadia)*: L'expérience acquise jusqu'ici vous fait-elle croire qu'il sera sage d'immobiliser encore $5,000,000 ?

M. GORDON: Je ne dis pas que nous dépenserons vraiment $5,000,000, mais que ce montant est prévu dans notre budget de dépenses. Nous avons des projets qui font l'objet des pourparlers en ce moment et nous avons une ou deux options à examiner. Je ne prévois pas que nous utiliserons les $5,000,000, mais si une proposition avantageuse nous était faite, nous voudrions être en mesure d'en profiter.

M. FISHER: Dans le communiqué aux journaux envoyé de Winnipeg le 9 juin l'an dernier, il y a un passage qui, peut-être parce que la nouvelle est fautive, contredit ce que vous avez dit il y a quelques moments au sujet du rôle de la *Canadian National Transportation Limited*:

> M. McMillan a précisé que la *Canadian National Transportation Limited* serait exploitée comme entité entièrement séparée.

Cela veut-il dire qu'elle sera entièrement séparée de ces entreprises de camionnage ?

M. GORDON: Des entreprises de camionnage ?

M. FISHER: Des entreprises de camionnage dont vous avez fait l'acquisition.

M. GORDON: Ce que nous avons voulu dire là, c'est que la *Canadian National Transportation Limited* sera distincte de l'entreprise ferroviaire.

M. FISHER: Le communiqué ajoutait:

> De même, les cinq compagnies de transport routier concernées continueront de fonctionner comme entités juridiques distinctes et se comporteront dans l'industrie du transport routier en se conformant aux mêmes règles que suit toute entreprise indépendante de transport routier.

M. GORDON: C'est ce que j'ai dit.

M. FISHER: Vous allez donc les garder séparées de la *Canadian National Transportation Limited ?*

M. GORDON: Sous réserve que telle est actuellement notre intention. Si nous constatons que cela n'a aucun sens ou que nous pouvons mieux les exploiter d'une autre façon, nous changerons cela. Actuellement, toutefois, nous croyons qu'il y a beaucoup d'avantages à les exploiter comme entités juridiques distinctes et nous avons l'intention de continuer de le faire.

M. FISHER: En ce qui concerne les renseignements qu'il est possible de demander ou d'obtenir en rapport avec les opérations de camionnage, quand vous aurez exploité vos entreprises de camionnage pendant une année entière, y aura-t-il dans votre rapport annuel un état financier quelconque donnant leurs recettes d'exploitation et le bénéfice brut ou net ?

M. GORDON: Je n'y ai pas songé pour le rapport de 1960 parce que beaucoup de transactions n'étaient pas terminées. Je dois dire, cependant, que nous serons très heureux de révéler cela dans notre rapport annuel, comme fait le Pacifique Canadien.

M. FISHER: Le Pacifique Canadien ne possède pas entièrement, je crois, la *Smith Transport Limited.*

M. GORDON: Au contraire, je crois qu'il l'a dit dans le rapport annuel. A la page 28, vous verrez qu'il est dit que l'épée est un symbole qui désigne une compagnie «entièrement possédée». Or ce symbole se trouve devant le nom de la *Smith Transport Limited.*

M. FISHER: Même quant aux actions privilégiées à intérêt cumulatif ?

M. GORDON: Non, l'épée désigne, comme le dit la note au bas de la page, une compagnie entièrement possédée. Elle apparaît devant le nom de cette compagnie. Naturellement, je ne puis parler au nom du Pacifique Canadien.

M. FISHER: Au lieu d'acheter au complet, avez-vous songé à faire l'acquisition d'un intérêt partiel ou majoritaire au cours de la période de transition ?

M. GORDON: Nous y avons songé. Nos premier efforts dans l'industrie du transport routier ont consisté à tenter de faire des acquisitions partielles, mais nous y avons renoncé parce que nous avons vu que cela nous attirerait des complications sans fin. Nous sommes arrivés à la conclusion qu'il nous fallait être entièrement maîtres.

M. FISHER: A cause de votre qualité d'entreprise appartenant au public ?

M. GORDON: Oui, et en second lieu, nous avons appris dans le domaine de l'exploitation que la présence de deux maîtres n'est pas bonne, même dans l'industrie du transport routier.

M. FISHER: Mais il y a le stimulant à donner aux dirigeants que vous conserviez. N'y avait-il pas là un facteur d'équilibre ?

M. GORDON: Non, tel n'a pas été notre avis. Comme je l'ai dit, et je ne puis l'exprimer mieux que cela, nous sommes arrivés à la conclusion qu'aucune formule imaginable ne pouvait nous donner un mode pratique d'exploitation en envisageant un intérêt minoritaire dans une compagnie quelconque au sein de l'industrie du camionnage. Le Pacifique Canadien lui aussi l'a constaté. Il a commencé par des participations et a finalement décidé qu'il lui fallait la maîtrise que donne la possession complète.

M. FISHER: Dans quelle mesure la direction du Canadien National a-t-elle eu recours aux conseils des vérificateurs qui ont examiné ces compagnies pour établir les données qui ont servi à justifier les prix des actions des compagnies de camionnage ?

M. GORDON: Je l'ignore. Je n'ai pas participé personnellement aux négociations et je puis seulement dire, d'une façon générale, que les fonctionnaires du Canadien National qui ont participé aux négociations ont pris toutes les précautions que la prudence pouvait dicter et ont fait les recherches nécessaires. Vous demandez s'ils ont eu des entretiens particuliers avec les vérificateurs ? Je ne puis vous répondre, mais je peux vous obtenir ce renseignement.

M. FISHER: Avant de faire l'acquisition de ces compagnies, vous avez fait des enquêtes très approfondies ?

M. GORDON: Oui. M. Vaughan attire mon attention sur des réponses détaillées fournies à la Chambre en réponse à la question no 268, qui était une très longue question.

Le PRÉSIDENT: Qui posait la question ?

M. GORDON: M. Badanai. Je suis sûr de ne courir aucun risque d'erreur en disant que les fonctionnaires chargés de ces négociations ont fait toutes les recherches normales que n'importe lequel négociateur ferait avant de faire l'acquisition d'une compagnie semblable.

M. FISHER: Quelle est la situation en ce qui concerne *l'Empire Transport* et sa direction ? Est-ce que ses principaux dirigeants ont été entièrement remplacés ?

M. GORDON: Eh bien, je ne puis vous répondre. «Entièrement remplacés» est une expression un peu forte. Il y a eu amalgame de la direction.

M. FISHER: Le directeur ou le surintendant est-il parti ?

M. VAUGHAN: Les noms de certains dirigeants étaient mentionnés dans la réponse à la question 264. Puis, en réponse à une autre question, nous avons dit que le personnel dirigeant était le même sauf qu'il y avait eu des remaniements dans le cas de la *East-West* et de l'*Empire Freightways Limited.* Je ne puis vous dire de mémoire si Fraser, Joyce et Snook sont encore là ou non.

M. FISHER: Je soulève cette question parce que nous avons fait l'acquisition de ces deux compagnies. J'ignore quels ont été les prix d'achat. Je présume qu'ils ont été considérables et cela s'est passé il y a un peu plus d'un an. Il y a eu des ententes de faites et ces compagnies devaient demeurer des entités distinctes et conserver leur direction. Ces dirigeants sont déjà partis. Il est naturel qu'on se demande, après ces changements et ces déplacements, avec quel soin le Canadien National avait étudié la compétence des dirigeants et toute la structure de ces entreprises. C'est la seule chose que je veux porter à l'attention de M. Gordon.

M. GORDON: C'est une question très naturelle, monsieur Fisher. La réponse est évidente. A mesure que nous faisions l'acquisition de ces compagnies et que nous apprenions à connaître leurs opérations, les fonctionnaires responsables ont fait tous les changements dans le personnel et dans les modes d'exploitation qu'ils croyaient nécessaires pour le rendement.

M. FISHER: Quel est l'homme qui porte ces jugements ? Qui les porte actuellement ?

M. GORDON: M. George Warnick, qui relève de M. Frank Gaffney, notre vice-président. Comme je l'ai dit, M. Gaffney est notre vice-président responsable des services de transport routier.

M. FISHER: M. Warnick était-il lié à la *Midland Superior* ? En était-il partiellement propriétaire ?

M. GORDON: Il était partiellement propriétaire de la *Midland Superior.*

M. FISHER: Sur ces trois entreprises de camionnage de l'Ouest canadien, il vous reste les dirigeants de la *Midland Superior* et ce sont eux qui dirigent maintenant les deux autres entreprises ?

M. GORDON: George Warnick les dirige à titre de directeur général, mais je suis incapable de vous répondre si vous me demandez combien de changements il y a eu parmi les autres dirigeants des compagnies que vous avez mentionnés.

M. FISHER: Une question, monsieur Gordon, au sujet de l'achat de ces deux entreprises de transport routier dans l'Ouest canadien. Les taux compétitifs des chemins de fer n'ont-ils pas été réduits d'une façon radicale avant les achats dans les régions de ces franchises ?

M. GORDON: Voulez-vous dire qu'ils ont été réduits à cause des achats ou en prévision des achats ? Non. S'il y a eu des modifications de taux, elles étaient tout à fait étrangères au transport routier.

M. FISHER: Je crois comprendre que cela n'a pas compté du tout.

M. HORNER *(Acadia)*: Serait-il logique de présumer, monsieur Gordon, que les entreprises de camionnage que possède actuellement le Canadien National réalisent les mêmes bénéfices, en proportion, qu'avant leur acquisition par le Canadien National ? Est-ce que la direction du Canadien National a modifié d'une façon quelconque les possibilités de rendement des entreprises dont l'acquisition a été faite ?

M. GORDON: En ce moment, comme je l'ai dit déjà, je présume qu'elles donnent moins parce qu'il s'est produit une diminution très accentuée du trafic routier, non seulement pour le Canadien National, mais aussi pour les autres entreprises de camionnage. L'année 1960 a été une mauvaise année et vous verrez que cela est dit dans le rapport du Pacifique Canadien. Il est dit dans le rapport du Pacifique Canadien:

> Les résultats de la *Smith Transport* ont été moins favorables qu'au cours des années précédentes, ce qui est en grande partie dû à une réduction en volume du trafic.

Il y a ici un article dans *Motor Carrier,* une revue publiée à l'intention des dirigeants de l'industrie canadienne des transports routiers, disant que la *Consolidated Freightways* s'attend d'être en mesure de réaliser un bénéfice vers la fin du premier semestre de la présente année. Le premier semestre s'est soldé par une perte de quelque $1,700,000.

C'est un exemple que je cite pour montrer que l'année a été fort mauvaise.

M. FISHER: S'agit-il de 1960 ou de 1961 ?

M. GORDON: Mai 1961.

M. FISHER: Alors, la tendance que vous affrontiez l'an dernier quand vous avez fait l'acquisition de ces entreprises, c'est-à-dire une diminution des affaires, dure encore en 1961 ?

M. GORDON: Notre relevé le plus récent, fait la semaine dernière, montre qu'il en est ainsi. M. Gaffney me dit qu'à son avis nous commencerons de voir un relèvement au cours du second semestre. Le premier semestre a été mauvais.

M. FISHER: Quel est le haut fonctionnaire de votre compagnie qui approuve tous les achats d'entreprises de camionnage ?

M. GORDON: M. N. J. McMillan, notre vice-président administratif, était responsable des transactions initiales et, par mon entremise, il faisait rapport au conseil d'administration. Le conseil d'administration est saisi de toutes ces transactions mais M. McMillan était responsable des transactions initiales. Ce n'est que tout récemment, il y a environ trois mois, parce que cette responsabilité devenait un fardeau trop lourd ajoutée à ses autres fonctions, que nous avons chargé M. Frank Gaffney de nos services routiers, avec juridiction sur toutes les opérations de camionnage.

M. FISHER: Jusqu'à quel point étaient complets les renseignements fournis au conseil d'administration au sujet des services routiers ?

M. GORDON: Aussi complets que je puisse les imaginer.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur le camionnage ?

Les télécommunications sont le sujet suivant.

M. BROOME: J'ai une question à poser, monsieur le président. Serait-il possible, une autre année, monsieur Gordon, de songer à séparer la section des télécommunications afin d'en montrer séparément les recettes, les dépenses et les bénéfices ?

M. GORDON: Cette question n'a pas encore été décidée. Elle est à l'étude depuis quelque temps. La raison principale, et ce n'est pas la seule raison, qui nous a empêché de le faire dans le passé, c'est que la comptabilité n'est pas faite de façon à nous permettre de séparer ce que nous pourrions appeler les communications ferroviaires des communications commerciales. C'est tout un travail de les séparer. M. Toole pourrait peut-être nous en parler.

M. TOOLE: Nous avons perfectionné notre comptabilité jusqu'au point où nous avons maintenant une démarcation nette entre les communications et le réseau ferroviaire. Actuellement, nous ne présentons que les recettes des communications, mais normalement dans le passé nous avons donné les recettes, mais sans donner l'état des profits et pertes. Nous serons maintenant en mesure, à compter de cette année, de le faire.

M. GORDON: Vous ne devez pas oublier, monsieur Broome, et je présume que vous le savez, bien qu'on l'oublie souvent, que notre bilan est tout à fait différent de celui du Pacifique Canadien. Le bilan du Pacifique Canadien s'appelle le bilan des résultats généraux. Notre bilan est un bilan consolidé; cela veut dire que le Pacifique Canadien ne fait pas entrer dans son bilan général l'actif et le passif de chacune de ses filiales. Il ne mentionne que les montants immobilisés dans ces compagnies et on les trouve au poste général des placements dans les compagnies assujetties. Notre bilan est un bilan consolidé et notre exposé des résultats donne tous les éléments qui composent notre compte de recettes et dépenses et notre compte de revenus, et non pas seulement les dividendes que nous recevons.

M. BROOME: Le Pacifique Canadien ne révèle-t-il pas tous ses revenus ?

M. GORDON: Oh non. Si vous regardez à la page 28 du rapport du Pacifique Canadien, si vous l'avez . . .

M. BROOME: Oui.

M. GORDON: Vous verrez aux pages 27 et 28 toute la liste des placements dans les compagnies dont la majorité des actions appartient au Pacifique Canadien. En plus de cela, le Pacifique Canadien a des placements dans d'autres compagnies et des obligations de compagnies ferroviaires louées, etc. Il y a deux ou trois pages de placements. C'est simplement la décomposition du montant qui figure au bilan comme «placements dans compagnies assujetties et autres». Les seuls revenus mentionnés dans l'état des revenus sont les dividendes déclarés par les compagnies assujetties. C'est de cette façon, en général, que je comprends ce bilan.

M. BROOME: Le Pacifique Canadien ne mentionne pas d'autres revenus, les revenus des hôtels et autres services. Cela n'est donc que l'apport net.

M. GORDON: Ce ne sont que les opérations directes.

M. BROOME: Ce sont les profits directs.

M. GORDON: Les dividendes mentionnés comprennent les dividendes des mines et des fonderies et autres dividendes reçus.

M. BROOME: En ce qui concerne les télécommunications, l'an dernier j'ai demandé si la *Yukon Telephone Company* était une entreprise rentable et je crois que vous avez répondu oui. Je me demande si elle accuse un bénéfice sur le prix d'achat et sur ce que vous avez dû dépenser en installation et en équipement pour la mettre en bon état ?

M. GORDON: Oui. Il s'agit là d'une transaction relativement peu importante. Nous avons fait l'acquisition de la *Yukon Telephone Company* en octobre 1958. Je ne sais pas si j'ai déjà mentionné ce montant, mais je suis d'humeur à fournir tous les renseignements possibles au Comité. Cela nous a coûté $625,000. L'actif de la compagnie comprenait une centrale téléphonique automatique à 400 lignes, une bâtisse avec ameublements de bureaux et commodités pour le personnel, des installations considérables à l'extérieur, quelques véhicules pour l'entretien, des entrepôts dans la ville de Whitehorse et une centrale téléphonique manuelle à 30 lignes, une bâtisse, des lignes à poteaux de bois et des véhicules d'entretien à Mayo, 200 milles au nord de Whitehorse. La centrale de Mayo dessert des abonnés dans les régions de Mayo et de Keno, ce dernier endroit étant situé à environ 36 milles de Mayo.

Nous avons fait l'acquisition de cette compagnie pour en faire une partie de notre réseau de communications dans l'Ouest, réseau que nous sommes à étendre dans les territoires septentrionaux à cet endroit. M. Broome est au courant de cela. Vous savez que nous exploitons cet ensemble depuis très longtemps dans le *N.T.C.S.* Nous avons fini par en faire l'acquisition et cette compagnie en fait partie.

M. BROOME: Savez-vous si ces chiffres sont isolés, monsieur Toole ?

M. TOOLE: Oui, ils sont isolés. La compagnie elle-même est annexée au reste du réseau.

M. BROOME: La compagnie peut montrer ses propres résultats.

M. GORDON: Ses résultats pour 1959-1960, déduction faite de l'amortissement, lui laissent un bénéfice.

M. BROOME: Elle a un bénéfice malgré tout. Je crois que c'est très remarquable.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur les télécommunications ?

M. CREAGHAN: Le Canadien National possède-t-il encore un poste émetteur de radio ?

M. GORDON: Vous voulez dire un poste émetteur commercial ?

M. CREAGHAN: Oui.

M. GORDON: Mais non. Ces postes ont disparu avec sir Henry Thornton.

M. BROOME: Est-ce que le réseau de microondes sera terminé à la date prévue ?

M. GORDON: Oui il le sera. Il y aura une cérémonie d'inauguration et elle sera peut-être annoncée par le gouvernement. Je ne suis pas encore en mesure de le dire. Mais ce sera terminé à temps.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions ? Nous passons maintenant aux hôtels.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Au sujet des hôtels, j'ai une question de portée générale à poser avant de poser une question particulière sur le *Jasper Park Lodge*. Je crois que vous avez un nouveau directeur des hôtels ?

M. GORDON: M. Robert Sommerville, qui était notre directeur général depuis plusieurs années, doit prendre sa retraite le 30 juin prochain. Sa retraite a été annoncée et il se trouve déjà à sa retraite en ce moment parce que des vacances lui sont accordées pour cette année. M. S. S. Chambers est son successeur. J'ignore si nous l'avons annoncé ou non. Le savez-vous, monsieur Toole ?

M. TOOLE: Nous l'avons annoncé.

M. GORDON: Nous avons annoncé le nom de son successeur.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Allons-nous avoir les résultats financiers de chacun des hôtels que vous exploitez ? Je crois que vous nous les avez fournis l'an dernier.

M. GORDON: Voulez-vous que je les dépose ou que j'en donne lecture ?

M. HORNER *(Acadia)*: Donnez-en lecture.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Nous ne savons rien à ce sujet. Je ne puis donc me prononcer.

M. TOOLE: Voici les résultats nets des hôtels:

Le *Bessborough*, perte de $109,225;

Le *Charlottetown*, bénéfice de $6,201;

Le *Château-Laurier*, perte de $55,072;

Le *Fort Garry*, perte de $64,746;

Le *Jasper Park Lodge*, bénéfice de $96,967;

Le *MacDonald*, bénéfice de $458,110;

Le *Newfoundland*, bénéfice de $198,000;

Le *Nova Scotia*, perte de $232,442;

Le *Vancouver*, bénéfice de $161,027.

M. BROOME: C'est la moitié du bénéfice ?

M. TOOLE: Oui, c'est notre part, la part revenant au Canadien National du bénéfice du *Vancouver*. Le *Reine-Élisabeth* nous a donné un bénéfice de $1,401,383.

M. BROOME: Comment s'explique la perte du *Château-Laurier ?*

M. FISHER: Seulement un bénéfice d'exploitation ?

M. TOOLE: Bénéfice avant déduction de l'intérêt.

M. PICKERSGILL: J'ai simplement demandé quel était le résultat général.

M. TOOLE: Un bénéfice de $1,859,852.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Quels sont vos projets en ce qui concerne vos hôtels ? Songez-vous à en construire d'autres ?

M. GORDON: Nous n'avons aucun projet de construction. Nous avons agrandi certains de nos hôtels. A Halifax, le *Nova Scotia* a été considérablement agrandi. Nous ne songeons à aucun nouvel hôtel, mais il nous arrivera peut-être un de ces jours d'examiner de fort près la situation à Terre-Neuve si nous parvenons à trouver assez de courage. J'ai dit seulement «examiner de fort près».

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Va-t-il survenir un rajeunissement de notre ligne de conduite à l'égard des hôtels ?

M. GORDON: Je ne comprends pas ce que vous entendez par rajeunissement, car nous nous gardons toujours jeunes de cœur et d'esprit.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: C'est que je veux vous lancer une question au sujet du *Jasper Park Lodge.*

M. GORDON: Allez-y, je vous en prie.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Est-ce que Mme Sommerville a été engagée comme hôtesse à cet endroit pendant les mois d'été ?

M. GORDON: Nous n'avons pas d'hôtesse au *Jasper Park Lodge.* Je crois qu'il est malheureux que nous discutions des questions personnelles au sein du Comité.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Je vous l'accorde, mais je veux savoir quelle est la situation ?

M. GORDON: J'aurais préféré que vous demandiez s'il y a une hôtesse au *Jasper Park Lodge* et la réponse aurait été la même.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: De toute façon, Mme Sommerville n'est pas sur la liste de paye ?

M. GORDON: Mme Sommerville n'est sur la liste de paye à aucun titre.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Voici la question suivante. Consentez-vous à dire de quelle façon les membres de la direction utilisent le *Jasper Park Lodge,* ou, si vous préférez, est-ce leur propre lieu de séjour en été ? Autrement dit, quelles sont les privilèges ?

M. GORDON: Un lieu de jouissance ?

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Autrement dit, qu'est-ce que paient les dirigeants du Canadien National pour être hébergés au *Jasper Park Lodge* ?

M. GORDON: Il y a très peu de circonstances où des fonctionnaires supérieurs vont à Jasper. Je présume que cela vient sur le tapis parce que, pour la première fois en dix ans, j'ai passé deux semaines là l'an dernier.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Non, vous n'y êtes pas.

M. GORDON: Alors, je puis dire que les dirigeants, exception faite de M. Sommerville lui-même, n'ont pas l'habitude de séjourner à Jasper. Il peut arriver à une personne de se trouver là de passage, mais ce n'est pas coutume, parce qu'ils n'ont pas les moyens de le faire.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Il y a une certaine scission dans la ville de Jasper entre le pavillon et le reste de la ville.

M. GORDON: Une certaine quoi ?

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Une certaine scission entre les dirigeants de l'hôtel et le pavillon.

M. GORDON: Qu'entendez-vous par scission ?

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Un certain conflit d'opinions. Quelle proportion de votre clientèle arrive-t-elle par train au pavillon ? En avez-vous une idée ? Exerce-t-il encore sur le trafic-voyageurs un attrait suffisant pour en justifier l'existence ?

M. GORDON: Oui, nous avons encore une assez bonne clientèle arrivant par train, suffisante pour en justifier l'existence, mais elle va diminuant.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: C'est là où j'en suis. Vous opposez-vous à ce que les gens qui arrivent par avion veuillent séjourner au pavillon ?

M. GORDON: Mais non. Nous accueillons n'importe qui avec plaisir, peu importe le moyen de transport employé, mais d'habitude il y a bataille pour les places. Le *Jasper Park Lodge* jouit d'un grand prestige, même si sa saison est courte.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Alors, j'aurai votre appui auprès du ministre du Nord canadien pour l'agrandissement de l'aéroport.

M. GORDON: J'en suis tout à fait.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Avez-vous songé à prolonger la saison du *Jasper Park Lodge* ? Avez-vous songé à l'ouvrir en hiver pour le ski et autres sports d'hiver ?

M. GORDON: Oui, nous y avons songé à plusieurs reprises, mais il y a des raisons très manifestes qui interdisent d'ouvrir le pavillon en hiver. En premier lieu, Jasper n'est pas un endroit neigeux, où l'on puisse compter qu'il tombera assez de neige. Il est peut-être malheureux que vous m'ayez obligé à le dire publiquement, mais il en est ainsi. En second lieu au *Jasper Park Lodge,* il n'y a à peu près aucun des chalets qui soit habitable en hiver. Pour les rendre habitables en hiver, il faudrait y mettre des calorifères et des égouts. Or, installer des égouts dans le sol rocheux du parc Jasper, ce serait un gros travail. Rien ne nous a fait croire qu'il serait sage de les rendre habitables en hiver. Quant à prolonger la saison, nous y songeons vraiment chaque année et nous y renonçons toujours avec chagrin. Pour exploiter cet établissement, nous comptons actuellement sur un personnel composé d'étudiants. Ce service assuré par des étudiants est une marque distinctive de l'endroit et constitue un élément réel de l'attrait de l'endroit pour les clients, surtout ceux qui y vont depuis 25 ou 30 ans. Nous croyons que, si nous allions abandonner ce mode d'exploitation pour instaurer ce que j'appellerai un mode plus commercial d'exploitation, nous n'attirerions pas la clientèle de haute classe que nous avons actuellement. De plus, même si nous prolongions la saison, nous ne pourrions pas la prolonger de plus d'un mois de toute façon, car le temps froid arrive très tôt là-bas.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Oui, mais je songe plus particulièrement au début de la saison, à la période du printemps.

M. GORDON: Cela nous ramène aux étudiants. Il nous faut attendre qu'ils aient fini leurs examens avant qu'ils puissent se présenter.

M. HORNER *(Jasper-Edson)*: Je vais charger la Chambre de commerce de vous mettre au courant de la quantité de neige qu'il tombe là.

M. FORBES: Maintenant que le nom de Mme Sommerville a été mentionné, je me demande si vous diriez aux membres du Comité si elle constituait ou si elle constitue l'un des attraits ?

M. GORDON: La présence de Mme Sommerville au *Jasper Park Lodge* a été très utile pour la direction de l'établissement. C'est une femme ayant un charme qui lui a conquis l'amitié d'un grand nombre de gens parmi la clientèle du *Jasper Park Lodge* depuis un grand nombre d'années. M. Sommerville est lié au *Jasper Park Lodge* depuis une bonne trentaine d'années. Il a débuté à notre service en mars 1929 et depuis aussi longtemps que je puisse me souvenir les Sommerville jouissent d'une grande estime à la direction du *Jasper Park Lodge*. Comme je l'ai dit, la présence de Mme Sommerville a été vraiment utile pour l'exploitation de l'établissement.

M. PASCOE: Chaque fois que j'ai séjourné à l'hôtel *Bessborough*, il m'a toujours paru bien rempli et cette perte de $109,000 m'étonne.

M. GORDON: Il me faut généraliser, monsieur Pascoe, car je n'ai fait aucun examen particulier de cet hôtel en rapport avec l'année dont il s'agit, mais la fréquentation moyenne dont jouit le *Bessborough* est faible. Elle est faible en ce qui concerne les visiteurs du dehors. Cependant, c'est un hôtel populaire, très fréquenté des gens de l'endroit, mais l'occupation des chambres n'atteint pas le degré qui fait la différence entre un bénéfice et un déficit pour un hôtel. Cet hôtel n'attire pas de congrès, ce qui est une forme profitable de clientèle dans l'industrie hôtelière.

M. PASCOE: Je me demande pourquoi, car il est bien situé.

M. GORDON: Je ne conçois pas l'attitude du public à cet égard. Nous avons fait de notre mieux pour le rendre populaire. Il me faut reconnaître, toutefois, que l'hôtel *Bessborough* reçoit peut-être plus de clientèle de son propre milieu que tout autre hôtel du réseau. La population locale fréquente beaucoup cet hôtel, mais un hôtel ne fait pas d'argent seulement avec sa salle à dîner et ses divertissements. Il faut que ses chambres aient des occupants.

M. FISHER: Avez-vous des projets en marche pour modifier ou changer les locaux et les conditions de vie des employés à Jasper ?

M. GORDON: Modifier ou changer ? Je ne comprends pas.

M. FISHER: Avez-vous des projets quelconques pour améliorer la façon dont ils sont logés et nourris ?

M. GORDON: Oui. Nous avons fait beaucoup à cet égard au cours des années. Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour les locaux du personnel. Y a-t-il un montant de prévu dans le budget courant ? Je ne me souviens de rien, mais je crois que le personnel est assez bien logé.

M. FIS?ER: A titre de renseignement général, pourriez-vous dire de quelle façon vous trouvez des étudiants pour les postes là-bas ?

M. GORDON: Ce sont eux qui se présentent. D'une année à l'autre, nous avons beaucoup de postulants et même plus de postulants qu'il n'y a de positions disponibles.

M. FISHER: Qu'exige-t-on des postulants ? Qu'ils fréquentent vraiment une université à titre d'étudiants ?

M. GORDON: Non, nous ne le stipulons pas. Nous nous gardons libres d'examiner et de choisir. Certains membres du personnel ne sont pas des étudiants, mais nous essayons de trouver des étudiants. Les principales exigences sont qu'un étudiant soit âgé de plus de 18 ans et qu'il soit bien recommandé. En plus de cela, nous traitons avec eux en fonction de l'emploi particulier qu'ils sollicitent. Pour l'hôtel, nous avons

besoin de commis, d'opérateurs, de bellboys, de porteurs, de garçons de table, de conducteurs, de plongeurs, de sténographes, de téléphonistes et de préposés à l'entretien. Nous recevons des demandes d'emploi, nous disons aux postulants quels emplois sont disponibles, puis ils demandent un emploi dans une catégorie ou l'autre. Nous choisissons parmi les postulants en nous fondant sur ce qu'ils nous disent d'eux-mêmes.

M. FISHER: Vous avez toujours eu plus de demandes de la part des étudiants des universités que vous ne pouviez en employer ?

M. GORDON: C'est juste.

M. FISHER: Je voudrais poser quelques questions sur l'entente avec Hilton au sujet du *Reine-Élisabeth*. Est-il exact que le bail expire en 1975 ?

M. GORDON: C'était un bail de 15 ans.

M. FISHER: Je crois qu'il expire en 1972.

M. GORDON: Quand avons-nous ouvert cet hôtel ?

M. TOOLE: En 1958, je crois.

M. FISHER: En 1955, alors que cette question a été longuement discutée au Comité, vous avez très nettement affirmé que c'était un contrat d'administration plutôt qu'un bail. Je me demande si vous pourriez nous faire la distinction entre les deux ?

M. GORDON: Eh bien, tout dépend, je pense, de la façon dont vous envisagez la chose. L'entente conclue avec Hilton est un contrat d'administration. Autrement dit, il s'est engagé à administrer l'hôtel suivant une formule convenue et il a été entendu que la durée du contrat ne serait pas de moins de 15 ans. La formule dont je parle est celle qui sert à établir, en comptabilité, le montant à payer en honoraires aux exploitants de l'hôtel. En ce qui concerne l'impôt sur le revenu et la comptabilité générale, on peut considérer l'hôtel comme étant loué à ces gens. Ils ont une redevance de base à nous verser.

M. FISHER: En répondant à des questions posées par des membres du Comité ou à la Chambre, avez-vous jamais révélé combien va à chacune des parties contractantes ?

M. GORDON: Non, je ne l'ai pas fait.

M. FISHER: Je crois comprendre que la *Hilton Hotel Corporation* s'est adressée au public américain l'an dernier pour obtenir $30,000,000 en vendant des obligations subordonnées à 6 p. 100 pour son fonds d'amortissement et, dans le prospectus publié par *Merrill, Lynch, Perce, Fenner and Smith Incorporated*, on trouve le renseignement qu'en réalité il existe un bail et que cette société doit payer un loyer égal à 75 p. 100 du bénéfice brut d'exploitation. Cela indique que le quart du bénéfice brut d'exploitation va à la société Hilton. Ce renseignement n'avait pas été fourni auparavant aux membres du Parlement.

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Il se trouve maintenant fourni ou du moins indiqué par ce prospectus. Je voudrais savoir ce que vaut cette entente ?

M. GORDON: Alors, je vais vous raconter ce qui s'est passé. Pendant que nous étions à négocier avec Hilton, il avait un certain nombre d'autres fers au feu dans le reste du monde. Il m'a demandé de ne pas révéler, si je pouvais éviter de le faire, le partage convenu entre nous parce qu'il était beaucoup plus favorable que ce qu'il offrait pour d'autres projets dans le reste du monde. La raison pour laquelle le partage était plus favorable, c'est qu'il traitait avec les Chemins de fer nationaux du Canada, une entreprise appartenant au gouvernement, et je n'ai rien négligé pour faire valoir auprès

de lui le prestige qu'il en tirerait. Je dois ajouter que, parmi ses entreprises dans le monde, il en a une à Cuba, qui n'a pas tourné, loin de là, aussi bien que l'hôtel Reine-Élisabeth. Telle est, en général, l'entente que nous avons conclue. Il m'a dit: «Si vous pouvez vous en abstenir, vous m'aideriez en ne révélant pas les détails de notre marché.»

Quand ce renseignement a paru dans le prospectus, cela m'a fort ennuyé parce que je m'étais engagé à ne pas le donner, mais les financiers qui ont rédigé le prospectus l'y ont mis bien qu'ils auraient dû éviter de le faire. Étant donné que Hilton les a rendus publics, je suis sûr d'être libéré de l'obligation de ne pas révéler tous les détails.

M. FISHER: Ce montant de $1,401,383 est 75 p. 100 du bénéfice brut d'exploitation réalisé par l'hôtel.

M. GORDON: Non. Le montant que nous donnons là est celui qui restait déduction faite de l'intérêt, de l'amortissement de la bâtisse et des frais d'amortissement et d'usure de l'équipement utilisé dans l'exploitation. Le montant reçu était beaucoup plus élevé que cela. Mais nous avons soustrait l'amortissement que j'ai mentionné. Voyez-vous, il y a deux façons de calculer cela. Notre entente stipule 75 p. 100 du bénéfice brut d'exploitation, mais la société Hilton nous verse un loyer de base dont le montant est très considérable, en sorte que l'hôtel nous rapporte plus que ce qui paraît dans notre bilan à ce point de vue.

M. FISHER: Tout cela dit, vous avez là un total d'environ $26,000,000 en immobilisations ?

M. GORDON: Le capital immobilisé, en moyenne, est de $25,372,000.

M. FISHER: Quand ce cas a été discuté précédemment, il a été question du rendement que produirait le capital immobilisé et vous avez dit que vous vous attendiez à un bon rendement ?

M. GORDON: Pardonnez-moi, mais ma mémoire fait défaut. A l'époque, cependant, et je parle de mémoire, je crois avoir averti le Comité qu'il y avait des risques à courir. Le premier poste budgétaire dont j'ai parlé avait un rendement de 3 à 5 p. 100 ou plutôt de 3 à 4½ p. 100. Je n'ai jamais prédit un rendement supérieur à cela et j'ai dit que la construction de l'hôtel se justifiait par les avantages collatéraux pour le réseau et pour la ville de Montréal. Cependant, nous avons par la suite conclu l'entente avec Hilton et il en résulte que mon estimation initiale se trouve sensiblement améliorée.

M. FISHER: Quel rendement vous a donné ce placement de $25,000,000 au cours des années écoulées depuis la signature du contrat ?

M. GORDON: Si vous prenez ce montant, c'est un rendement de 5.52 p. 100 sur la moyenne de nos immobilisations, mais ce montant n'est pas aussi élevé qu'il devrait être, car nous sommes encore à amortir certaines des dépenses antérieures à l'inauguration. Ce que je veux dire par là, c'est que nous avons imputé sur le compte de l'hôtel les salaires du personnel et autres dépenses semblables antérieures à l'ouverture, qui formaient un chiffre assez considérable. Quand nous aurons amorti ces dépenses antérieures à l'ouverture, notre placement nous donnera un intérêt beaucoup plus fort.

M. FISHER: Mais, en ce moment, votre placement vous rapporte moins que si vous aviez acheté les propres obligations de Hilton à 6 p. 100 ?

M. GORDON: Non, il n'en est pas ainsi. C'est parce que nous sommes à amortir les dépenses antérieures à l'inauguration.

M. BROOME: Et il y a l'amortissement de l'édifice ?

M. GORDON: Et il y a l'amortissement de l'édifice; mais même à ce compte je persiste à dire que c'est une bonne affaire.

M. FISHER: J'ai une autre question à poser. Y a-t-il eu une entente avec Hilton au sujet de l'établissement d'hôtels, possédés ou administrés par lui, qui feraient concurrence au Canadien National.

M. GORDON: Oui, et là encore je parle de mémoire. Je devrais avoir ce contrat sous les yeux. L'entente porte en général que Hilton ne fera jamais de concurrence à un endroit où il y a un hôtel du Canadien National, sans la permission de la direction du Canadien National, Vancouver étant la seule exception. Hilton s'est réservé Vancouver avec l'entente générale que s'il voulait le faire, il serait libre de le faire, mais par délicatesse il nous a consultés à ce sujet.

M. FISHER: La construction d'un hôtel par Hilton à Dorval n'est pas considérée comme de la concurrence ?

M. GORDON: Nous avons été spécifiquement consultés à ce sujet et nous avons donné notre assentiment. Nous avions l'occasion de nous joindre à eux pour la construction de cet hôtel si nous voulions.

M. FISHER: Et il en est de même de l'hôtel qu'ils exploitent dans les Laurentides ?

M. GORDON: Ils n'exploitent aucun hôtel dans les Laurentides.

M. FISHER: L'hôtel Hilton de Dorval ne vous fera pas concurrence pour les congrès ?

M. GORDON: Nous ne le croyons pas. Nous pouvons conclure une entente fort convenable avec eux. Comme je l'ai dit, il nous a été offert de nous associer à eux. Peut-être avons-nous laissé échapper une occasion, mais les fardeaux deviennent trop lourds à certains moments.

M. FISHER: Avez-vous des projets quelconques pour étendre à d'autres entreprises l'entente que vous avez avec Hilton ?

M. GORDON: Avec la même formule ? Non.

M. FISHER: Avec une autre formule quelconque ?

M. GORDON: Il n'y a rien de précis. Nous avons déjà pensé qu'il serait avantageux pour nous de parvenir à conclure avec eux une entente pour retenir leurs services à titre consultatif. Il est possible que nous le fassions, mais nous ne songeons à rien de précis en ce moment.

M. FISHER: Monsieur Gordon, M. McGregor a déposé un document l'an dernier en réponse à une question touchant les parcs de stationnement. On a loué à la *Terminal Realty and Investment* un parc de stationnement qui, je crois, a une superficie de 21,028 pieds carrés. Y a-t-il un rapport entre le *Reine-Élisabeth* et cette zone située aux environs de l'hôtel ?

M. GORDON: Quel est le nom de cette compagnie ?

M. FISHER: *Terminal Realty and Investment.*

M. GORDON: Avez-vous des renseignements sous la main ? Je suis curieux. Cela serait utile.

M. FISHER: Cette location me rend curieux.

M. GORDON: Je ne comprends toujours pas. De quel terrain parlez-vous ?

M. FISHER: Celui de la *Terminal Realty.* C'est le plus grand en étendue.

M. GORDON: Cette *Terminal Realty,* je ne sais pas ce que c'est. Je ne crois pas que cela appartienne à l'hôtel.

M. VAUGHAN: Monsieur Fisher, est-ce une compagnie privée qui a une concession ?

M. FISHER: Oui. Ce que je suis curieux de savoir c'est s'il est vrai que cette concession a été louée pour $200 par année. Je sais que, par ordre d'importance, c'est la deuxième concession de stationnement que vous ayez n'importe où, et ce montant me rend curieux.

M. GORDON: Deux cents dollars par année ?

M. FISHER: Oui. Je suis tout à fait certain que nous n'avons accordé nulle part une concession en retour d'une redevance de ce montant.

M. VAUGHAN: Pourrions-nous jeter un autre coup d'œil sur ce document.

M. GORDON: Je ne reconnais pas cela du tout. Si ma mémoire est bonne en ce moment, l'hôtel n'a aucun terrain de stationnement sous concession, mais je me ferai un plaisir de prendre des renseignements et je vous le ferai savoir.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Vous avez parfois songé, avez-vous dit, à discuter avec la société *Hilton* les problèmes que pose l'administration des hôtels. L'avez-vous jamais consultée en rapport avec l'administration du Château-Laurier ?

M. GORDON: Je vais vous dire ce qui peut avoir fait courir ce bruit. Les gens de la *Hilton* ont fait la tournée de nos hôtels — ils les ont visités — au cours de l'année 1960. Leur intention était d'établir s'il serait possible d'en arriver à une entente d'étroite collaboration courante entre nos hôtels et les services de la société *Hilton*, en songeant surtout à répandre l'utilisation de nos installations pour les congrès et le reste. Ils ont alors étudié nos hôtels de fort près et cela peut avoir fait naître des conjectures. Il n'en est résulté rien de pratique quant à savoir s'il y aurait un avantage mutuel à ce que le réseau mondial des hôtels Hilton agisse en qualité consultative, dirais-je, pour l'exploitation de nos hôtels.

M. CATHERS: Avez-vous jamais songé à vendre ces hôtels ?

M. GORDON: Pas sérieusement. Deux ou trois offres nous ont été faites, mais aucune n'avait un sens quelconque pour moi. Vous vous souvenez que nous avons vendu tous nos petits hôtels il y a cinq, six ou sept ans. Nous étions arrivés à la conclusion que les mélanges sont mauvais dans l'industrie hôtelière. Il faut ou bien exploiter de grands hôtels ou bien en exploiter de petits. En essayant d'exploiter à la fois de grands et de petits hôtels, on ne parvient qu'à plonger l'administration dans une confusion dont elle ne peut sortir. Il nous plaît de croire que nous avons les meilleurs hôtels, où qu'ils soient situés, et nous y faisons régner des normes qui concordent avec cette façon de penser.

M. CATHERS: Y a-t-il un hôtel à Paris que vous possédez ou que vous exploitez ?

M. GORDON: Nous avons à Paris l'hôtel Scribe, que nous possédons depuis 30 ans, mais que nous n'administrons pas depuis aussi longtemps. Et même, nous ne l'administrons plus depuis l'année qui a précédé la guerre. Il est actuellement loué et le bail expirera en 1964. Les lois qui régissent les locations et les baux en France nous ont donné beaucoup de mal, mais nous avons réussi récemment à négocier une majoration considérable du loyer. Nous attendons maintenant des offres. Nous essayons de vendre l'hôtel Scribe et je profite de l'occasion pour l'annoncer: je suis disposé à entendre et à étudier toute offre qui me sera faite.

M. HORNER *(Acadia)*: Pourquoi le Château-Laurier, séparément, a-t-il perdu de l'argent pendant que les autres hôtels dans certains des plus grands centres en faisaient ?

M. GORDON: Eh bien . . .

Le PRÉSIDENT: N'allez pas dire qu'il ne fait pas payer les députés et les sénateurs.

M. FISHER: Est-ce que, dans l'ensemble, le Château-Laurier a réalisé un bénéfice au cours des dernières années ?

M. GORDON: Non. Un des problèmes que pose le Château-Laurier est très évident. Il est fort peu fréquenté pendant les fins de semaine à cause de la nature de sa clientèle. De plus, nous avons pour ligne de conduite de ne pas permettre à cet hôtel de s'engager à recevoir trop de monde pendant les sessions de la Chambre des communes. Il fut un temps où il était possible pour nous de prédire à peu près justement quand la Chambre des communes serait en session, mais les prédictions de ce genre nous sont interdites depuis quelque temps. Il en résulte que nous n'acceptons d'y recevoir un congrès qu'en tremblant de crainte qu'il n'entre en conflit avec les séances de la Chambre des communes. A cause de ce premier droit, qui est tacite, il est difficile pour la direction de laisser venir une clientèle qu'elle pourrait avoir autrement.

M. PICKERSGILL: Avez-vous des inquiétudes semblables au sujet du Sénat ?

M. GORDON: Oui, ils vont ensemble. J'aurais dû dire le «Parlement».

M. MCPHILLIPS: Je me demande si M. Gordon nous dirait si les modifications faites à l'intérieur du Château-Laurier pour la radio et la télévision ont été imputées sur le compte des opérations courantes ?

M. TOOLE: Non, on l'a capitalisé. La dépréciation est portée au compte courant de l'exploitation.

M. MCPHILLIPS: Où fait-on la comptabilité de l'hôtel Reine-Élisabeth ? Est-ce à Montréal ?

M. GORDON: Elle est faite à l'hôtel Reine-Élisabeth par les représentants de la société Hilton, qui dirige l'hôtel.

M. MCPHILLIPS: La Hilton Credit Corporation de Los-Angeles émet des cartes de crédit. Est-ce que la Hilton Credit Corporation assume les risques au sujet de la perception, ou lorsqu'elle ne réussit pas à se faire payer est-ce qu'elle impute la perte à l'hôtel ?

M. GORDON: Elle assume tous les risques à l'égard des cartes de crédit Hilton, mais il existe une autre carte de crédit des chemins de fer Nationaux qu'on peut utiliser à l'hôtel Reine-Élisabeth. J'aurais dû vous expliquer que bien que la société Hilton fasse sa propre comptabilité, nous avons le droit de vérification, et nous vérifions les livres afin de nous assurer que les dispositions de l'entente entre les deux sociétés sont bien observées.

M. MCPHILLIPS: Il est évident que la Hilton Credit Corporation est responsable de tous les comptes établis en vertu de ses cartes de crédit ?

M. TOOLE: Parfaitement.

M. GORDON: Elle ne peut aucunement nous imputer les pertes découlant de ses cartes de crédit.

M. CREAGHAN: Les bénéfices nets considérables que vous rapportez à l'égard de l'hôtel de Vancouver m'intéressent, et je les ai notés avec plaisir, mais je ne puis comprendre comment vous avez pu réaliser des bénéfices nets d'environ $150,000 sur une mise de fonds de $75,000 seulement.

M. GORDON: Ces comptables sont de drôles de types. Voyons ce qu'ils ont à dire à ce sujet.

M. TOOLE: L'hôtel de Vancouver accuse un bénéfice net.

M. GORDON: N'oubliez pas que ces bénéfices sont antérieurs au paiement de l'intérêt que nous vous avons indiqué.

M. CREAGHAN: A la page 22 vous indiquez le montant de vos immobilisations dans l'hôtel, soit $75,000 au capital social, et je suppose que c'est le seul prêt ou le seul montant que le National-Canadien a engagé dans l'hôtel.

M. GORDON: Oh, non, ce n'est là qu'un point fort technique. Ces $75,000 représentent le capital social, mais nous avons engagé de fortes sommes dans l'hôtel de Vancouver.

M. CREAGHAN: Ce montant est-il indiqué comme un prêt quelque part ?

M. GORDON: Le montant net des immobilisations dans l'hôtel de Vancouver s'établit à $10,997,741, et ce capital a rapporté 1.46 p. 100 en 1960. Ces $75,000 ne représentent que la valeur des actions que la société possède dans l'hôtel.

M. CREAGHAN: Pourquoi montrez-vous vos avances de fonds à la page 22, comme vous le faites dans le cas d'Air-Canada ?

M. GORDON: Nous les montrons à la page 22 sous la rubrique, immobilisations dans des sociétés affiliées non consolidées; des immobilisations à part égale avec le Pacifique-Canadien.

Maintenant, voyons quelle était votre question au sujet d'Air-Canada ?

M. CREAGHAN: Dans le cas d'Air-Canada vous montrez vos avances de capital. Pourquoi n'indiquez-vous pas vos avances de capital du début dans le cas de l'hôtel de Vancouver ?

M. GORDON: Vu que vous en parlez, quelle est la réponse, monsieur Toole ?

M. TOOLE: La société de l'hôtel de Vancouver ne nous appartient pas, et en conséquence nous n'indiquons que la valeur des actions que nous possédons dans l'hôtel Vancouver.

M. CREAGHAN: Une dernière question au sujet des hôtels. Quelqu'un m'a dit — je ne puis vous révéler l'identité de cette personne parce que je ne me rappelle pas son nom, — que vous aviez consenti un prêt de capital ou engagé un montant quelconque dans l'hôtel Admiral-Beatty à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

M. GORDON: C'est vrai. Il y a très longtemps.

M. CREAGHAN: Ce n'est indiqué nulle part comme placement.

M. GORDON: Il s'agit d'un petit montant; il est probablement indiqué quelque part sous la rubrique «divers».

M. CREAGHAN: Il s'agit d'une partie considérable de la mise de fonds première dans l'hôtel ?

M. GORDON: Ce montant est compris quelque part, mais il est si faible qu'il n'est probablement pas indiqué séparément.

M. CREAGHAN: Quel pourcentage de l'hôtel Admiral-Beatty possédez-vous ?

M. GORDON: Nous possédons 8,250 actions ordinaires dont la valeur inscrite aux livres est de $18,750 au pair, obligations non garanties à 5½ p. 100 — $342, valeur comptable $658 et obligations à 5½ p. 100 garanties par deuxième hypothèque, d'une valeur de $50,000 et d'une valeur comptable de $1.00. Nous ne considérons pas que ce placement nous donne réellement le droit de participer à la direction de l'hôtel Admiral-Beatty.

M. CREAGHAN: Est-ce que les actions ordinaires paient un dividende ?

M. GORDON: Non.

M. CREAGHAN: Est-ce que le National-Canadien compte des représentants au sein du bureau de direction de cet hôtel à Saint-Jean ? Si je vous pose cette question, c'est parce que je crois savoir qu'un ancien directeur de Saint-Jean représentait votre société — M. Brennan.

M. GORDON: Je ne le pense pas. M. Brennan faisait partie du Bureau à titre personnel. Il avait des intérêts personnels dans l'hôtel. Il ne représentait pas la société.

M. CREAGHAN: Est-ce que les obligations ne constituent pas un certain placement de la part du National-Canadien ?

M. GORDON: S'il y a quoi que ce soit de cette nature qui indique que nous avons droit à une certaine représentation, notre vice-président serait notre représentant. A vrai dire, ce placement ne nous intéresse pas beaucoup.

M. CREAGHAN: C'est évident.

M. FISHER: Au sujet de l'affaire Hilton, maintenant que nous en connaissons le rapport consentiriez-vous, monsieur Gordon, à déposer les termes de l'entente entre la société Hilton et le National-Canadien ?

M. GORDON: Non, je ne le crois pas. C'est une question de principe. Je ne crois pas que nous devrions déposer des ententes de ce genre. Aucun autre organisme qui doit faire face à la concurrence ne le ferait, et je crois que cette pratique est conforme au précédent établi de façon générale ici au Comité, — c'est-à-dire qu'on ne dépose pas des documents de cette nature.

M. FISHER: Même étant donné que le renseignement refusé aux membres du Parlement a été divulgué de façon unilatérale à un autre endroit ?

M. GORDON: La répartition des bénéfices est la seule chose à laquelle vous faites allusion. L'entente, cependant, renferme beaucoup d'autres dispositions qui ont trait à la direction de l'hôtel, et que je tiens pour des renseignements qui seraient utiles à nos concurrents. Elles ont trait de plusieurs manières à la direction de l'hôtel et à la répartition des réservations avec la société Hilton, aux conditions de travail et le reste. Ce sont toutes des questions de nature confidentielle, et leur divulgation serait de nature à nuire au National-Canadien du point de vue de la concurrence.

M. FISHER: En est-il ainsi quant au montant du capital d'exploitation que la société Hilton fournit à l'entreprise ?

M. GORDON: Je ne le pense pas. Je ne saurais dire. En principe je crois que le capital d'exploitation est une question qui relève entièrement des affaires de la société Hilton. Elle ne tient peut-être pas à divulguer cet aspect de ses affaires à ses concurrents dans ce domaine. Le capital d'exploitation consiste en un montant d'argent qu'elle doit fournir pour se procurer les aliments, les approvisionnements, la réfrigération, et toutes sortes de choses qui entrent dans l'exploitation courante d'un hôtel. C'est un renseignement qu'un concurrent comme l'hôtel Royal-York aimerait sans doute obtenir.

M. FISHER: Est-ce que votre hôtel fait affaires à Montréal avec la firme d'approvisionneurs connue sous le nom de B and M Limited.

M. GORDON: Je n'en ai pas la moindre idée. Nous pourrions le demander.

M. FISHER: J'aimerais savoir à ce sujet si cette société . . .

M. GORDON: Faites-vous allusion à l'hôtel Reine-Élisabeth ?

M. FISHER: A tout hôtel que vous exploitez. J'aimerais savoir s'il est exact que la direction et les propriétaires de cette société B & M sont d'anciens employés du National-Canadien ?

M. GORDON: Je me demande jusqu'à quel point ces attaques peuvent aller ?

M. FISHER: De quoi parlez-vous ?

M. GORDON: Cette supposition est une calomnie. Aucun employé du National-Canadien n'aurait l'autorisation de posséder une société de cette nature qui ferait affaire avec le National-Canadien. On a déjà répondu à cette question à la Chambre, et seuls deux de nos hauts fonctionnaires sont directeurs d'autres sociétés. Ceci me rappelle un certain nombre de rumeurs qui circulent présentement au sujet de l'intégrité de fonctionnaires du National-Canadien. Pour ma part, je n'aime pas la chose.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le Président, si j'ai bien compris la question, M. Fisher a voulu parler de hauts fonctionnaires qui antérieurement avaient été à l'emploi du National-Canadien.

M. GORDON: Je m'excuse. Voulez-vous répéter votre question ?

M. FISHER: Je voulais savoir si cette société B & M . . .

M. CATHERS: Vous voulez dire la Banque de Montréal ?

M. GORDON: Nous n'avons pas de directeurs à la Banque de Montréal.

M. FISHER: S'il s'agit d'une société établie et exploitée par d'anciens hauts fonctionnaires du National-Canadien.

M. GORDON: D'anciens hauts fonctionnaires. Je vous demande pardon, je n'avais pas saisi le mot «ancien». Je ne saurais dire. Je n'ai pas la moindre idée si d'anciens fonctionnaires font partie de sociétés qui font affaires avec le National-Canadien. S'ils le font, c'est une question entièrement de leur ressort.

M. FISHER: Au sujet de l'hôtel Château-Laurier, vous y avez créé un nouveau service de stationnement il y a environ un an. Quelles mesures ont été prises au sujet de l'exploitation de ce service et, si on l'a loué, a-t-on demandé des soumissions au sujet de cette location ?

M. GORDON: Il y a déjà plusieurs années et, si mes souvenirs sont exacts, on a demandé des soumissions et on a accepté la plus avantageuse. Ce service est cédé à bail.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet des hôtels ?

Nous passerons aux relations avec le personnel et les employés.

M. PASCOE: Monsieur le Président, je désire soulever la question des employés de messageries. Puis-je le faire maintenant ?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. PASCOE: Ma question n'a pas trait aux messageries du National-Canadien mais au Pacifique-Canadien, et j'aimerais savoir si la situation est identique à l'égard du National-Canadien. La société des messageries du Pacifique-Canadien accordait autrefois un boni à ses employés. Elle leur accordait une gratification en récompenses de longs services méritoires. C'était une gratification bénévole distincte du salaire proprement dit de l'employé. Je crois savoir que lors de l'augmentation de salaire accordée, la société de messageries du Pacifique-Canadien a annulé cette gratification bénévole pour longs services. La situation est-elle la même en ce qui concerne les messageries du National-Canadien ?

M. GORDON: J'ai demandé à M. Wilson de répondre, mais il est entendu qu'il ne peut parler au nom du Pacifique-Canadien. Nous vous dirons quelle est la pratique suivie au National-Canadien.

M. WILSON: Il n'existe pas d'entente de ce genre au National-Canadien, monsieur le Président. Les employés du service des messageries ne bénéficient d'aucune gratification spéciale de ce genre. Ainsi nous n'avons rien à cacher.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions ?

M. FORBES: Puis-je demander à M. Gordon si tous les cheminots sont tenus de faire partie de syndicats, — disons, les chefs de train et les mécaniciens ?

M. GORDON: Sont-ils obligés de faire partie de syndicats ? Non.

M. FORBES: Ils ne le sont pas.

M. GORDON: Mais dans la plupart des cas ils sont tenus de verser les cotisations syndicales, aux termes des conventions de travail adoptées.

M. FORBES: Y a-t-il des retenues syndicales ?

M. GORDON: Je croyais que vous parliez de toutes les catégories d'employés de chemin de fer ?

M. FORBES: Oui.

M. GORDON : Permettez-moi de m'exprimer de la manière suivante. Partout où un syndicat existe et où un métier ou groupement particulier est représenté par un syndicat, alors tous les employés de ce métier ou de ce groupement particulier doivent verser les cotisations syndicales qu'ils fassent partie ou non du syndicat. C'est ce qu'on appelle d'ordinaire le principe de la retenue syndicale. Nous avons, c'est entendu, des employés qui ne sont pas syndiqués.

M. FORBES: Est-ce qu'un chef de train pourrait ne pas faire partie d'un syndicat ?

M. GORDON : Non, effectivement tous les chefs de train en font partie.

M. WILSON: Tous les chefs de train, les serre-freins, les préposés aux bagages, les mécaniciens, les chauffeurs, les gareurs de train sont syndiqués.

M. FORBES: Est-ce que les heures du parcours, disons, entre le point A et le point B sont régulières, de dix heures ou de quatorze heures; comment ces choses sont-elles réglées ?

M. GORDON: Le tout est déterminé en fonction d'un système de paie à double partie, à savoir, le temps ou la distance parcourue, selon ce qui est le plus avantageux pour l'intéressé. M. Wilson vous donnera des explications à ce sujet.

M. WILSON: C'est un régime plutôt compliqué, comme vous ne l'ignorez pas. C'est un système de paie à double partie, comme M. Gordon vous l'a dit, qui dépend soit de la durée du service ou de la distance parcourue. Dans certains cas la journée de base est de 100 milles, et dans d'autres elle est de 150 milles. Il est assez difficile de dire, par exemple, que la journée d'un mécanicien comprendra «X» heures. Nous avons un train de voyageurs qui part de Montréal dont le mécanicien et les chauffeurs se rendent jusqu'à Brockville. Ils accomplissent ce trajet en une couple d'heures, et ils sont libérés. C'est leur parcours; et ce trajet leur vaut une journée de salaire. Une équipe de deux autres hommes monte dans la locomotive et conduit le train jusqu'à Belleville, où elle en descend après avoir gagné une journée de salaire. On change de nouveau d'équipe à Belleville, et cette dernière conduit le train à Toronto. En conséquence, on ne peut dire que les équipes de cheminots travaillent «X» heures sur un parcours déterminé. Il est assez difficile de le préciser de cette manière. Dans le cas

des trains de marchandises qui font le service local, les cheminots peuvent avoir une forte somme de travail à accomplir le long du parcours et mettre plus de huit heures à accomplir le trajet.

M. FORBES: Est-ce que huit heures de travail constituent une journée régulière?

M. WILSON: La journée régulière est de 100 milles.

M. FORBES: La journée régulière est de 100 milles, qu'on mette 10 heures ou 16 heures à accomplir le trajet ?

M. WILSON: Oui, ou deux heures. C'est un système fort compliqué.

M. FORBES: Pourrait-on mettre 12 heures à parcourir cette distance ?

M. WILSON: Oui, dans certains cas.

M. FORBES: Des cheminots m'ont dit qu'ils devaient effectuer un parcours de 12 heures sur certaines parties du réseau, sans être payés temps et demi pour les heures supplémentaires comme on le fait dans plusieurs autres industries. Je me demandais si vous aviez des parcours de ce genre ?

M. WILSON: La base d'après laquelle on calcule la paie est très compliquée et elle comporte toutes sortes d'éléments variables.

M. FORBES: Si quelqu'un avait un «grief» de ce genre, le syndicat devrait y voir?

M. WILSON: Oui. Effectivement, nous avons engagé des pourparlers avec la Fraternité des mécaniciens de locomotive, la Fraternité des préposés de train et la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotive. Nous cherchons à conclure des ententes à ce sujet. J'ai en main les procès-verbaux des réunions ainsi que des copies détaillées des documents et propositions présentés à la société par les syndicats, ainsi que nos contre-propositions en vue d'en arriver à des ententes à ce sujet. Si je vous en donnais lecture je n'aurais pas terminé avant 6 h. 30 du soir. Je les ai ici dans ma serviette et ils sont fort volumineux. Il y a un grand nombre de questions et la plupart sont très complexes.

M. FORBES: Vous avez ainsi répondu à ma question. C'est fort bien. J'en ai une autre. J'ai reçu 39 lettres circulaires qui recommandent d'apporter certaines modifications aux pensions.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ne doit-on pas traiter cette question séparément ?

M. FORBES : Très bien.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je désire poser une question. Pourriez-vous nous indiquer quel était le nombre d'employés au 31 décembre 1950, et le total au 31 décembre 1960, soit une période de dix ans ?

M. GORDON : Si vous vous reportez à la page 28, vous y trouverez le nombre moyen. Nous ne donnons pas le nombre au 31 décembre. Nous prenons le nombre du milieu du mois, qui est la base du bordereau de paie. On trouve ce renseignement à la page 28.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*) : Ceci répond de façon satisfaisante à la question.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions ?

M. FISHER: A mon avis, il y a un problème au sujet du personnel qui est de première importance en ce qui concerne toute critique que je pourrais faire relativement à l'exploitation du National-Canadien. Il a trait au personnel et à son moral. Je ne chercherai pas à consigner au compte rendu toutes les déclarations que m'ont faites des employés du National-Canadien, mais je pense que je pourrais vous faire part d'un commentaire typique. Comme il émane des dirigeants et des membres de trois succursales, — F. des p. de t., succursale 861; F. des m. de l, succursale 796; et F. des c. et m. de l.m., succursale 810—, je vous donnerai lecture d'un seul paragraphe et je vous saurai gré de nous dire ce que vous en pensez :

Il y a environ un an M. Gordon a déclaré que le moral des employés était excellent, ce qui est grandement faux.

Je vous saurais gré de commenter ou d'analyser cette déclaration que je ne cesse d'entendre, soit que le moral des employés du National-Canadien est très bas.

M. BROOME: Qui a signé la lettre ?

M. FISHER: Elle est signée par un dirigeant du syndicat.

M. HORNER (*Acadia*): C'est un fait bien reconnu, de toute façon.

M. GORDON : Je ne sais à quel point je devrais traiter cette question. Je serais tenté de la traiter à fond, mais ça prendra un peu de temps.

M. FISHER : Je vous saurais gré de le faire, monsieur Gordon.

M. GORDON : C'est peut-être aussi le moment approprié, monsieur le Président, de profiter de l'invitation du Comité pour faire une déclaration touchant les multiples questions qu'on a soulevées au sujet du moral des employés, de la direction, et le reste. Avec votre permission, je les traiterai toutes en même temps.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce serait une excellente idée.

M. GORDON : Je crois qu'il faut analyser les facteurs qui influent sur le moral avant de faire une déclaration générale comme celle que je viens d'entendre. Je me suis donné la peine, par exemple, de chercher la signification du mot «moral», car je n'aurais pas été absolument certain de sa signification moi-même. Hier soir, j'ai trouvé dans le dictionnaire Oxford que le mot «moral» signifie un état moral, particulièrement dans le cas des soldats, touchant la discipline et la confiance. Je puis vous donner l'assurance immédiatement que la discipline ne fait pas défaut au National-Canadien, à ma connaissance, de sorte que je ne pense pas qu'il s'agisse de cela quand on parle du moral des employés. Il nous faut donc passer à la question de confiance. Il ne saurait y avoir beaucoup de doute à ce sujet, quand on traverse une période comme celle que nous avons connue au cours des deux dernières années, alors que le volume du transport a fléchi sensiblement comme nous l'avons démontré au cours des discussions de ces derniers jours, et comme le chemin de fer perd sa position privilégiée dans le domaine du transport, le moral ne peut faire autrement que s'en ressentir. Tout ce que je puis dire c'est que le National-Canadien a maintenu sa position relative aussi bien que tout autre chemin de fer, et nous avons dû faire de grands efforts pour y parvenir.

Sous la rubrique des «changements» nous avons beaucoup parlé des changements d'ordre technologiques massifs qui ont révolutionné l'industrie des chemins de fer ces dernières années. Il faut reconnaître et se rendre compte que l'industrie des chemins de fer ne tient plus le haut du pavé dans le domaine des transports. Cet état de choses ne peut manquer d'avoir un effet déprimant sur le moral des anciens employés, surtout ceux qui pensent qu'on les laisse de côté de quelque façon.

Je vous fais part de facteurs maintenant qui se rapportent aux expressions d'opinions que j'ai entendues à ce sujet. Vers la fin de mon exposé, M. Wilson, notre vice-président, qui s'occupe du personnel et des relations ouvrières, et dont la position le met en contact beaucoup plus étroit avec ces questions que moi, aura peut-être un mot à vous dire, mais je lui demanderai de me laisser terminer d'abord, parce que j'ai beaucoup à dire.

Au sujet de la réorganisation je vous ai fait observer qu'il en était résulté des changements considérables et beaucoup d'incertitude, bien que nous ayons renseigné tous nos employés, les syndicats et le gouvernement quant à nos plans et ayons informé les intéressés sur les résultats prévus. Ces incertitudes ont persisté au cours des deux dernières années, surtout parce que chaque employé se disait en lui-même : «eh bien, ce projet semble excellent, mais que m'arrivera-t-il à moi»? En examinant

la question sous tous ses angles il n'entrevoit que le pire. Ce n'est que cette année que nous avons pu exécuter notre projet de réorganisation et nous croyons qu'une foule de ces incertitudes se sont dissipées.

Monsieur le Président, je dirai un mot maintenant de la situation générale au sujet des différends ouvriers, et voici une question qu'il y a lieu d'expliquer pour la gouverne du Comité. Vu qu'au cours des années il y a eu des différends ouvriers graves qui ont presque abouti à des grèves, on a eu l'impression que la direction est constamment en lutte avec les ouvriers. Il n'en est pas ainsi. Nos relations avec les ouvriers sont en général excellentes. J'ai fait préparer des chiffres qui ne manquent pas d'intérêt et qui montrent que depuis 1950 les chemins de fer Nationaux du Canada ont négocié 275 conventions de travail. Il y a eu entente dans 214 cas à la suite de négociations directes. C'est-à-dire 77.8 p. 100 de nos pourparlers ont abouti à des règlements à l'amiable sous forme de conventions collectives. Dans 67 cas nous avons eu recours à des bureaux de conciliation, c'est-à-dire dans 24 p. 100 des cas, et des 67 cas soumis à des bureaux de conciliation, 51 ont été réglés selon l'attitude prise par la société.

Il n'a fallu recourir à l'arbitrage que dans deux cas; l'un de ces différends ferroviaires fut soumis à M. le juge Kellock, le différend de 1949-1950, et le différend de 1957 fut soumis à M. le juge Sloan. Il n'est pas nécessaire, je crois, de vous faire observer que le différend ouvrier de 1950 me fut légué, parce que ce différend était déjà en cours depuis assez longtemps quand je fus nommé président en janvier 1950. Cependant, on associe mon nom au différend et à la grève qui eut lieu sous mon régime. Mais, il ne faudrait pas supposer, à cause des différends ouvriers de cette nature, que nous sommes continuellement en conflit avec nos ouvriers.

Je vous dirai un mot maintenant du fléchissement du moral qui résulte des attaques auxquelles la direction du National-Canadien est en butte. Je vous ferai observer qu'à mon avis on n'a cessé à la Chambre des communes de faire des déclaration irréfléchies, inexactes, hostiles et malicieuses, qui ont été reproduites dans les journaux, à la radio et à la télévision, qui dénigraient la direction du National-Canadien, et aussi le réseau en tant qu'organisme inefficace, dirigé par des incompétents, disait-on, ce qui ne pouvait manquer d'influer sur le moral des employés. On ne saurait s'attendre à autre chose, et maintenant j'en arrive à cet autre point.

Monsieur le Président, j'ai dit que je profiterais de l'occasion pour faire une déclaration de caractère général. Comme on m'a attaqué sous le couvert de l'immunité parlementaire et comme maintenant je comparais devant un comité du Parlement je crois avoir le droit de parler à mon tour.

Je demande donc au Comité de bien vouloir me permettre de faire une déclaration et, avant de la faire, je vous rappellerai l'existence d'un des droits fondamentaux reconnu par le Parlement relativement à l'interprétation de la loi touchant l'individu. Je veux parler de l'article 2 (e) de la loi sur les droits de l'homme qui déclare qu'aucune loi du Canada ne doit être interprétée ou appliquée de manière, — et je cite —, à priver une personne du droit à une juste audition selon les principes de la justice fondamentale aux fins de déterminer ses droits et ses devoirs. Je ne puis faire autrement que me demander, en conséquence, pourquoi le Parlement, au cours de ses délibérations ne devrait pas être guidé par les principes élevés de la mesure législative qu'il a adoptée plutôt que de permettre à quelques-uns de ses membres d'introduire dans notre mode de vie canadien cette forme hideuse d'attentat à la réputation connue sous le nom de McCarthyisme.

Les accusations qui ont été portées ont pris la forme de déclarations générales qu'aucun témoignage ni preuve n'appuient. Je ne vous ennuierai pas, monsieur le Président, en vous répétant toutes les déclarations auxquelles je m'oppose. Il suffira pour mes fins d'en choisir quelques-unes: que je suis «arrogant» et «hautain» dans mes relations avec le Comité et dans la manière de diriger mon travail; que je me suis montré «inhumain» dans ma manière de traiter les employés du National-Canadien;

que je suis «détesté» d'eux; que je suis «l'ennemi numéro un de l'unité nationale»; que je suis responsable du bas moral au National-Canadien; que je suis insensible à l'opinion publique; que je n'ai pas consulté le conseil d'administration en matières de ligne de conduite; que j'ai l'attitude d'un dictateur; et qu'on manque de confiance en moi en ma qualité de président, et dans la direction du National-Canadien.

Je le répète, ce ne sont là que quelques exemples de ce qu'on prétend, et comme il s'agit d'assertions de caractère général, des réponses de caractère semblable suffiront sans doute. Je vous signalerai d'abord la déclaration publique faite le 12 juin 1961 par M. J. Smith, le président national de la Fraternité canadienne des cheminots et employés de chemin de fer en général. Comme je le disais, elle a été rendue publique le 12 juin, à Ottawa, et je demande la faveur de citer ladite déclaration :

> A la conclusion de l'assemblée annuelle du personnel dirigeant de la Fraternité canadienne des cheminots et employés de chemin de fer en général, tenue à Ottawa la semaine dernière, le président national, W. J. Smith, annonça que les directeurs et l'administration avaient manifesté beaucoup d'inquiétude au sujet de ce qui semble être une tentative concertée de discréditer des entreprises publiques comme Radio-Canada, Air-Canada, et surtout le National-Canadien.
>
> Il nous semble qu'on cherche par tous les moyens à créer l'impression dans l'esprit du public que le National-Canadien est une entreprise tout à fait inefficace et que sa direction est tout à fait incompétente, et qu'il en résulte un gaspillage des deniers publics.
>
> Cette attitude du public est préjudiciable même aux employés du National-Canadien car il est beaucoup plus difficile de faire apprécier équitablement les demandes d'amélioration de salaires et de conditions de travail des employés, qui visent à les maintenir sur le même pied que les autres ouvriers d'industries comparables.
>
> Les critiques ont porté surtout sur la situation financière du National-Canadien et on a laissé entendre que la direction et les employés sont en grande partie responsables des déficits encourus ces dernières années. Apparemment on en est venu à la conclusion qu'on devrait changer le président du chemin de fer et que, comme le *Financial Post* le propose dans un article de fond et dans des articles par de prétendus spécialistes en questions de transport, il ne devrait y avoir qu'un chemin de fer au Canada, et qu'on devrait en venir là en éliminant le National-Canadien. Ces critiques sont formulées et ces conclusions sont tirées, en ignorant complètement le fait très important que presque tous les déficits sont encourus parce que les chemins de fer, surtout le National-Canadien, sont exploités en vue de l'application de la politique du gouvernement du Canada. Le rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports démontre ces faits.

Je passe maintenant à la partie particulière de la déclaration à laquelle je désire attirer votre attention. Il s'agit toujours, c'est entendu, de la déclaration de M. Smith.

> La Fraternité canadienne des cheminots et des employés de chemin de fer en général, qui représente un tiers des employés du National-Canadien est fière de pouvoir dire que le National-Canadien est une entreprise efficace et vigoureuse qui sert bien la nation et qui se compare avantageusement aux meilleurs chemins de fer du continent nord-américain. Les critiques adressées à M. Donald Gordon, en tant qu'individu, ne sont pas justifiées à notre connaissance.
>
> Les critiques qu'on lui adresse en sa qualité de président du National-Canadien ne sont pas appuyées par les preuves nécessaires et portent atteinte

à la réputation de tous les employés du National-Canadien, et visent à déprécier dans l'esprit du public une grande entreprise nationale, étatisée.

Bien qu'il puisse y avoir de la friction entre la direction des chemins de fer Nationaux et la direction des syndicats pendant les périodes de négociation au sujet des salaires, il existe un haut degré de collaboration entre la direction et les employés dans l'exploitation efficace du réseau ferroviaire, et ainsi les uns comme les autres s'acquittent honorablement du mandat public qu'on leur a confié.

Il nous semble que cette critique du National-Canadien, de son président et de ses employés surgit à un moment où le National-Canadien est devenu un facteur important dans le domaine des services de transport efficaces de la nation, ce que les tenants de la libre entreprise apparemment ne veulent pas voir arriver.

C'est là une déclaration sur ce sujet. J'en ai une autre que je n'ai pas encore vue. Je me demande, monsieur Toole, si elle est favorable ou non? J'ai en main une lettre de la Fraternité des employés du service de l'entretien de la voie, signée par le vice-président préposé aux taux, M. C. Smith. Elle porte la date du 14 juin et se lit ainsi qu'il suit:

Cher M. Gordon:

Depuis quelques semaines vous avez été l'objet d'attaques soutenues et malicieuses de la part de certains membres du Parlement et de certains journaux.

Je ne doute pas de votre capacité de vous défendre vous-même contre cette procédure en temps et lieux opportuns, mais je me sens obligé de vous écrire pour vous exprimer, tant en mon nom qu'au nom de mon organisation, notre désir de voir les règles de la justice et de l'équité, appliquées.

Comme vous le savez, à plusieurs reprises nous avons critiqué quelques-unes de vos décisions et quelques résultats de lignes de conduite adoptées sous votre direction, et nous nous réservons le droit de le faire à l'avenir, convaincus que ce droit à la critique constitue une partie intégrante de notre mode de vie.

Cependant, nous n'avons jamais douté de l'intégrité et de l'honnêteté de vos intentions, et en ma qualité de membre du sous-comité des syndicats des employés non itinérants qui vous a rencontré au cours des négociations visant au règlement de notre différend en matière de salaires, le 4 mai 1961, je tiens à vous exprimer ma profonde reconnaissance pour les efforts sincères que vous avez déployés afin d'en arriver à ce règlement.

Je n'ai pas hésité à porter cette question à l'attention de nos membres et je puis vous assurer que leur réaction a été très favorable. Les déclarations faites à la Chambre au sujet du peu de considération dont vous jouissez chez les employés sont grandement exagérées.

M. Wilson vient de me remettre un autre document, qui semble être une déclaration faite par M. Frank Hall à Winnipeg aujourd'hui. Je n'en ai pas encore pris connaissance et je vous citerai simplement ce que j'ai en main, étant donné que je n'ai pas d'autre moyen de savoir ce que renferme sa déclaration. On rapporte qu'il s'est exprimé dans les termes suivants à une conférence de presse aujourd'hui:

Je n'ai absolument rien à reprocher à Donald Gordon. Lorsqu'on lui a demandé ce qu'il pensait des récentes critiques formulées contre lui au Parlement il répondit «Je crois qu'il fait de l'excellente besogne, mais il peut y avoir d'autres personnes mieux en état de le juger que je le suis.»

M. Hall ajouta que son comité tenait M. Gordon en très haute estime et que personnellement il partageait cet avis.

> Il est difficile de s'entendre avec le président du National-Canadien mais de fait, il est payé pour être exigeant. Cependant, pour ma part, je crois que M. Gordon cherche à s'entendre avec les syndicats ouvriers. S'il y a des employés de chemin de fer qui sont mécontents, ce n'est pas à cause de Donald Gordon.

J'ajouterai, monsieur le Président, que j'ai ici beaucoup de choses que j'ai mises par écrit mais j'ai décidé de ne pas les lire. Cependant, en plus des déclarations dont j'ai donné lecture à titre d'exemples, je peux, au besoin, répondre aux accusations de perte de confiance dans la direction en présentant des expressions de confiance de la part du conseil d'administration; en produisant des témoignages de loyauté et d'appui du personnel de surveillants à tous les échelons et des principaux membres de l'exécutif du chemin de fer; et plus récemment, en signalant la déclaration du ministre des Transports lui-même à la Chambre des communes le 22 mai 1961, et je cite:

> Je dois dire que, personnellement, j'ai toujours entretenu d'excellents rapports avec M. Gordon. Il m'a toujours prêté sa collaboration depuis que je suis ministre et je suis, pour ma part, satisfait de son travail.

Monsieur le Président, il n'est pas extraordinaire de voir un groupe minoritaire et irresponsable conduire une campagne de dénigrement et d'abus contre quelqu'un dont les fonctions l'obligent à prendre des mesures ou à assumer la responsabilité de changements importants apportés dans les méthodes et coutumes établies depuis longtemps. Les gens qui prennent des initiatives sont toujours exposés à ces dangers qu'évitent si facilement ceux qui se laissent guider par le principe du moindre effort.

N'oubliez pas, comme je vous l'ai déjà fait observer au cours des séances du présent Comité, que je n'ai pas inventé la locomotive diesel, ni les mille et un articles de machinerie, de matériaux et de fournitures qui ont révolutionné la technique de l'exploitation ferroviaire au cours des dix dernières années. Je n'ai pas créé la concurrence féroce de l'automobile, des camions, des avions, des pipes-lines et de la voie maritime qui a délogé l'industrie ferroviaire de son ancienne position prédominante dans le domaine des transports. Je n'ai pas créé le dédale financier que des générations antérieures de politiciens et d'exploitants ferroviaires ont infligé au réseau du National-Canadien, mais j'en ai hérité. La direction du chemin de fer a adapté l'organisation aux conditions changées que cette évolution a produites, et a atténué avec le plus de ménagements possibles la répercussion de ces changements considérables sur les êtres humains et les agglomérations en cause. Ceci veut dire que les employés aussi bien que la direction ont accompli une tâche énorme faisant face à la situation que créaient ces changements et méritent des félicitations pour le travail d'équipe loyal et dévoué que cela représente, plutôt que de la critique irréfléchie et destructive.

Aucun désir, aucune réminiscence nostalgique des gloires passées n'aurait pu modifier l'inévitabilité des changements auxquels l'industrie des chemins de fer devait faire face et seule l'acceptation complète des nouvelles conditions et les ajustements nécessaires nous assureront une industrie saine et viable qui répondra le mieux aux efforts de ses ouvriers et fournira un service de transport apte à développer et à édifier le Canada en une des grandes nations commerçantes de l'univers.

Monsieur le Président, pour ce qui est de chacun des qualificatifs ou plutôt des épithètes qu'on a employées à mon sujet, je dirai que c'est tout le contraire qui est vrai. Cependant, ceci ne concerne guère ma compétence et celle de mes collègues à la direction dans la conduite des affaires du National-Canadien. Cette société est administrée dans l'intérêt du public et le devoir de la direction consiste à en diriger les opérations dans l'intérêt du public.

En conséquence, j'ajouterai que tenter ainsi de saper la confiance et détruire la considération qu'on a pour la direction du National-Canadien est une question fort grave et contraire à l'intérêt public aussi bien qu'aux intérêts individuels de tous les

employés du National-Canadien. Aucune organisation ne saurait fonctionner comme il faut si la confiance en sa direction est constamment sapée. Ceci est particulièrement vrai dans le cas d'une entreprise commerciale en butte à une vive concurrence, dont l'activité quotidienne requiert un travail d'équipe de haute qualité et un moral élevé. Une campagne de ce genre diminuera inévitablement le prestige du National-Canadien aux yeux des expéditeurs et autres clients, et nuira aux affaires de la société et à sa capacité de fournir de l'emploi.

Monsieur le Président, je manquerais à mon devoir de reconnaissance si je ne remerciais pas mes critiques et mes calomniateurs de la réaction que leur campagne a suscitée. Les rapports des journaux, les articles de fond, les émissions à la radio et à la télévision, les lettres que j'ai reçues de personnes qui ne me connaissent que de nom ou de réputation, et les nombreuses lettres et messages venant de personnes qui m'expriment leur amitié personnelle, me réconfortent et m'assurent que mes efforts n'ont pas été en vain et qu'on apprécie les services que j'ai pu rendre à mon pays. Se pourrait-il, monsieur le Président, qu'après tout mes détracteurs songeaient à l'épître de saint Paul aux Romains où il dit «Faisons le mal afin que le bien arrive».

En plus de ces observations, j'aimerais traiter une couple d'autres points relativement à la question du moral. Je crois qu'on nuit sérieusement au moral du National-Canadien en cherchant de plus en plus à ignorer la direction,—à passer outre à cette direction en s'adressant au ministre des Transports et aux membres du Parlement. J'ai parlé de cette question l'autre jour. Cette tendance semble s'accentuer. Tant que les dirigeants des syndicats seront poussés dans cette voie par leurs organismes, le moral des employés de notre chemin de fer ne saurait se maintenir.

Je ne blâme pas les dirigeants des syndicats d'agir ainsi, parce qu'ils doivent nécessairement faire la volonté de leurs membres. Et aussi longtemps que ces dirigeants de syndicats seront certains qu'on leur permettra de passer outre à la direction, la situation par rapport au moral restera difficile.

En second lieu, on a présenté une preuve abondante,—et on a aussi fait des commentaires à la Chambre—, des lettres de mécontents, d'individus frustés, qui sont toujours à notre service. On adresse ces lettres comme preuve que le moral est bas au National-Canadien. Je serais fort étonné, si au sein de quelque cent dix mille employés, on n'en trouvait pas quelques centaines de ce genre, surtout lorsque certains membres du Parlement font une étude particulière de ces choses afin de justifier leur hostilité ouverte à l'égard du National-Canadien en général. Je l'affirme avec une certaine emphase, je l'espère, parce que les lettres auxquelles j'ai fait allusion ne sauraient servir à juger de la compétence de la direction ni juger du moral au National-Canadien.

En dernier lieu, je dirai un mot des effets des réunions du présent Comité sur le moral de notre société. Votre Comité présente de très grandes difficultés à la direction. Les répercussions des séances du Comité cette année se font sentir dans toute l'organisation du National-Canadien. Je connais mon organisation assez bien pour savoir que je puis compter sur sa sympathie, son aide et son appui quand je me présente ici; mais ce n'est pas ainsi qu'on doit traiter la tête dirigeante d'une entreprise de 3½ milliards de dollars. Les détails dans lesquels on entre ici et l'expression manifeste d'un manque de confiance dans les déclarations de la direction ne peuvent faire autrement qu'avoir un effet nuisible sur la société des chemins de fer Nationaux. Les séances de ce Comité deviennent une rude épreuve pour la direction ainsi que pour une grande partie du personnel au siège social.

En terminant, je puis certifier, en ce qui concerne les facteurs qui influent sur le moral comme les conditions de travail, les salaires, les bénéfices et autres choses de cette nature et qui dépendent dans une certaine mesure du traitement des employés par la direction, qu'il n'y a rien dans la direction et dans sa ligne de conduite qui devrait causer le fléchissement du moral. Ce n'est pas à cause de la ligne de

conduite de la direction ni à cause de mesures prises par elle que le moral est faible. Je le répète, en ce qui concerne les conditions de travail, les salaires et bénéfices, et les conditions en général relativement au personnel, la conduite de la direction du National-Canadien souffre comparaison avec tout chemin de fer sur le continent nord-américain, si l'on compare des choses semblables.

Je crois que M. Wilson aimerait faire une déclaration qui se rapprochera plus des sources que celle que j'ai faite, parce que ses fonctions l'obligent à rester en contact étroit avec tous les employés du chemin de fer et à négocier avec tous les syndicats. Il circule plus que je le fais. Je devrais peut-être le faire davantage.

Je vous remercie.

M. WILSON: Monsieur le Président, je crois qu'à mon titre de vice-président du personnel et des relations ouvrières j'ai entendu autant de plaintes et de griefs que tout membre de ce Comité,—et probablement beaucoup plus. J'ai eu l'occasion de causer avec un grand nombre d'employés, supérieurs et autres, de dirigeants de syndicats, et de membres des familles des employés au sujet des conditions de travail, et ils n'hésitent pas à me faire part de leurs frustrations. Je les classe de façon générale en plaintes et griefs. Cependant, à tout prendre, les expressions de loyauté et l'enthousiasme de la part des dizaines de milliers d'employés de chemin de fer et de femmes que vous connaissez dans vos circonscriptions l'emportent de beaucoup sur les expressions de mécontentement. Ces cheminots et ces femmes sont les soutiens du pays. Il est inévitable qu'au sein d'un groupe de 90 mille personnes il y en ait qui se sentent frustrées, qui ont des griefs, réels ou imaginaires. Il y en a peut-être qui pensent qu'elles auraient dû avoir de l'avancement à la place de quelqu'un d'autre. D'aucuns s'opposent aux changements et sont d'avis que les méthodes d'une génération passée étaient les meilleures, et que toutes les nouvelles ne sont pas pour eux. Il y a de tels gens.

Je vous ferai observer, monsieur le Président, et par votre entremise aux membres de ce Comité, qu'un grand nombre des sujets de plaintes formulées dans les lettres que les membres disent avoir reçues des syndicats locaux ou d'employés individuellement, émanent de ces quelques rares employés qui se vouent à ce genre de choses, de personnes qui ont des plaintes ou des griefs déraisonnables, réels ou imaginaires.

Le National-Canadien, comme M. Gordon l'a dit, est un bon employeur et il se range parmi les meilleurs employeurs au Canada; il n'y a aucun doute à ce sujet. Je vous ferai observer que, lorsqu'un employé de notre société est menacé de perdre son emploi pour une raison ou une autre, que ce soit à cause d'une infraction au règlement, d'un méfait quelconque, ou parce que son emploi cesse d'exister, une campagne intense s'organise immédiatement avec le concours de tout le monde en vue d'obtenir le retour au travail de cet employé.

Samedi dernier, le représentant de Westmoreland nous a montré tout un monceau de cartes.

M. CREAGHAN: Les 960 cartes postales qu'on m'a adressées.

M. WILSON: C'était une cabale; c'était une campagne. Ces cartes étaient toutes rédigées dans les mêmes termes et polycopiées. Cependant, on a distribué ces 960 cartes aux employés de la région de Moncton, je suppose, et ils les ont signées, y ont apposé un timbre et vous les ont adressées parce que, à la suite d'un changement jugé nécessaire par la direction dans la réparation des voitures de voyageurs, 14 hommes mis à pied éprouveraient probablement assez de difficultés à se procurer un autre emploi. Je vous dis que c'est là de «l'esprit-de-corps», si je comprends bien ce qu'est de l'esprit-de-corps. Ces gens se sont ralliés pour appuyer des compagnons de travail. Ils n'ont pas adressé ces cartes à moi ni à M. Gordon. Ils vous les ont adressées.

Mais il y a une fierté dans la grande famille du National-Canadien qui ne le cède en rien à celle de toute autre société au Canada. Au National-Canadien, d'après les statistiques les plus récentes, il y a environ 31 p. 100 de nos employés qui comptent plus de 25 années de service. De ceux-ci, à la fin de l'an dernier, 17,418 comptaient plus de 35 ans de service. Si je comprenais le groupe de ceux qui sont à notre emploi depuis plus de dix ans, ainsi que ceux de 35 années de service ou plus, nous atteindrions presque 67 p. 100 de notre force ouvrière globale.

Les employés dont le moral est si faible ne restent pas pendant aussi longtemps, à mon avis, au service d'une société qui est un si mauvais employeur. Au cours des dix dernières années on a amélioré énormément les bénéfices accordés aux employés ainsi que les conditions de travail. Nous avons, sous la direction de M. Gordon et avec la collaboration du Parlement, investi de fortes sommes dans les chemins de fer Nationaux du Canada pour remettre sur pied une entreprise qui était épuisée. Nous prétendons qu'aujourd'hui nous avons presque un chemin de fer neuf, muni de nouvelles locomotives diesel, de rails plus lourds, et de services améliorés. L'achat d'outils et d'équipement mécaniques a éliminé une grande partie du travail pénible. Ces améliorations ont créé un enthousiasme chez les employés envers la société que n'expriment pas les quelques mécontents qui écrivent des lettres. Je m'en rends compte et vous le constateriez vous-mêmes si vous vous adressiez aux bonnes personnes dans vos circonscriptions, aux gens qui ne vous cherchent pas pour vous dire que le moral des employés du National-Canadien est très bas, aux dizaines de milliers de personnes qui trouvent leurs emplois au National-Canadien très attrayants et très rémunérateurs. Leur fierté est motivée.

Je ne désire pas m'étendre davantage sur ce sujet,—car je pourrais en parler de neuf heures du matin à neuf heures du soir—, mais j'aimerais faire part au Comité, monsieur le Président, de quelques faits saillants qui montreront bien ce qu'est, à mon avis, le moral des employés du National-Canadien. Si vous aviez pu assister samedi après-midi au pique-nique organisé à Montréal par l'association récréative du National-Canadien,—je n'y étais pas parce que j'étais ici, mais j'en ai obtenu des rapports hier de Montréal—, vous auriez vu des centaines d'employés et leurs familles s'amuser à toutes sortes de jeux au terrain de récréation du National-Canadien. Les employés des ateliers, des parcs de triage, des bureaux, tous se sont amusés ferme.

Il y a environ 30 associations de ce genre à travers le Canada qui sont dirigées par les employés, et ne sont pas subventionnées par la société ni par les contribuables; elles sont dirigées par les employés qui choisissent leurs propres comités. Les employés se cotisent. La direction les aide dans la mesure où elle le peut en fournissant les installations qui peuvent exister. Je suis certain que tous vous savez où se trouvent de tels terrains de récréation du National-Canadien où ces réunions ont lieu. Ces employés travaillent et s'amusent ensemble, et je crois qu'ils sont enthousiastes, heureux et loyaux. Nous tenons à plusieurs endroits, le long du réseau, des concours de quilles et de curling; des concours de tir; des tournois de tennis et d'autres activités de groupe qui embrassent presque toute la gamme des sports et de l'athlétisme, et toutes ces choses sont fort populaires.

Il existe 50 caisses coopératives à travers le Canada qui ont été organisées et qui sont exploitées par des employés. Ces caisses coopératives comptent 30,000 membres. Elles ont un capital social versé de plus de 7 millions de dollars. J'ai eu le privilège de prendre la parole à l'assemblée annuelle d'une caisse coopérative importante à Montréal il y a quelques mois. Les hauts fonctionnaires de la société étaient présents avec leurs épouses, les employés des ateliers y étaient aussi accompagnés de leurs épouses, les employés supérieurs des ateliers et du siège social y étaient également, dont plusieurs étaient membres de cette caisse coopérative. On y a passé une soirée encourageante et agréable, et ces réunions contribuent aux bonnes relations entre patrons et employés et stimulent le moral.

Cependant, au cours de discussions avec les employés, on ne saurait méconnaître que les attaques contre le National-Canadien causent de l'incertitude et de l'inquiétude. Lorsque dix personnes sont congédiées quelque part on en fait d'ordinaire une cause célèbre; les journaux en font leurs manchettes de première page. Mais lorsqu'une autre société remercie de leurs services deux ou trois cents employés, on trouve cette nouvelle enfouie dans les dernières pages du journal.

Il y a une raison à tout ceci, et les employés s'en inquiètent, je crois. Les attaques contre la direction qu'on a faites à la Chambre des communes et dans certains journaux, comme M. Gordon l'a dit, semblent viser à saper la confiance du public canadien dans les employés et dans la direction, et ne nous aident certainement pas à maintenir un bon moral dans l'entreprise. Cependant, les employés qui sont satisfaits de leur sort et qui sont heureux de faire partie de la grande famille du National-Canadien,—et dans ce groupe nous comprenons 25,000 ou 26,000 pensionnaires que nous considérons encore comme des membres de la famille—, commencent à nous poser des questions.

Ce ne sont pas de ces gens qui, lorsqu'ils sont heureux de s'installer dans le nouvel immeuble du siège social à Montréal, ou contents des améliorations apportées aux plans de santé ou de bien-être ou de l'établissement de l'assurance-vie collective ou de nouveaux avantages ajoutés au plan de pensions, se donneront la peine d'écrire aux membres du Parlement ou aux journaux pour exprimer leur enthousiasme. Ils ne sont pas comme ces gens tranchants, militants qui adressent des critiques vindicatives aux personnes qu'ils considèrent comme leurs défenseurs, pour essayer de dénigrer la direction.

Je pourrais continuer ainsi pendant une heure. J'ai sous la main des documents et des statistiques sur ce sujet qu'il serait trop long de vous lire, et qui pourraient me porter à trop m'échauffer. Cependant, j'affirme que les employés du National-Canadien,—et vous le savez aussi bien que moi—,sont le sel de la terre. Ce sont les bons citoyens dans toutes les agglomérations d'un bout à l'autre du pays. Il est inévitable qu'il y ait parmi eux quelques mécontents qui sont «contre» tout, et qui expriment éloquemment leur mécontentement dans des lettres. Par ailleurs l'employé qui est raisonnablement satisfait de son sort mais qui accepterait une rémunération un peu plus élevée s'il pouvait l'obtenir au moyen d'une augmentation de salaire, n'écrit pas d'ordinaire de lettres renfermant des accusations exagérées et non fondées comme vous en avez entendues.

J'aimerais consigner au compte rendu quelques statistiques qui me semblent très significatives, et reflètent la stabilité des employés des chemins de fer Nationaux du Canada. Au cours des dix années terminées en décembre, les employés du National-Canadien ont acheté des obligations d'épargne du Canada pour une valeur de $137,-217,000; ce qui représente 500,000 souscriptions individuelles. L'an dernier, en 1960, lorsque des tensions de toutes sortes se faisaient sentir à la suite des négociations ouvrières en cours,—mais je n'y reviendrai pas maintenant—, les employés du National-Canadien ont acheté des obligations d'épargne du Canada pour une valeur de $12,100,000; ce qui représente 41,726 souscriptions individuelles.

Je ne cite pas ces chiffres afin de démontrer au Comité que les cheminots sont trop payés ou qu'ils ont trop d'argent en main, mais je soutiens que ce sont des Canadiens économes, loyaux, et qu'ils sont contents de leurs emplois. Cependant, si 500 ou 600 ou 1,000 de ces 90,000 employés vous bombardent de leurs lettres et pétitions, vous exposant un côté d'une situation, leurs griefs particuliers, je ne crois pas qu'il faille y attacher trop d'importance. De nouveau j'affirme que le moral des employés est bon, à mon avis. Cependant, le moral des employés du National-Canadien est vulnérable et dépend de l'attitude à leur égard des actionnaires et des représentants politiques de cette entreprise nationale. Comment continueront-ils de réagir au genre d'attaques auxquelles la direction et les employés sont en butte; leur moral pourra en souffrir à l'avenir.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres déclarations à faire, monsieur le président?

M. GORDON: J'aimerais ajouter un mot à l'improviste, car en relisant la déclaration que j'avais préparée je me suis rendu compte que j'avais peut-être trop appuyé sur le point de vue personnel à mon sujet. Ce n'était pas mon intention parce que je veux donner l'assurance au Comité que je ne me défends pas personnellement dans le but de vouloir conserver mon poste. Je me bats pour l'entreprise, et si j'ai fait ces déclarations au sujet de la confiance dans la direction c'est parce qu'un grand nombre des employés supérieurs du chemin de fer se sentent fort déprimés à la suite de ce genre d'attaques.

S'il y a quelque chose de navrant dans cette situation, c'est que je m'attribue le mérite d'avoir organisé une direction de premier ordre au National-Canadien, une direction qui se compare favorablement à celle de tout chemin de fer sur notre continent, et en effet à celle de presque toute industrie importante. Un certain nombre de ces employés sont venus au chemin de fer à ma demande, et parce qu'ils avaient confiance dans le genre de direction où je serais chef. Je m'inquiète énormément de voir le fléchissement du moral chez les employés supérieurs.

M. Fisher m'a demandé l'autre jour s'il y avait un fort roulement dans le personnel du service de la recherche, et je lui ai répondu affirmativement. Je n'ai pas mentionné alors l'une des raisons dont je vous parlerai maintenant, et c'est que ces employés sont par définition des jeunes gens intelligents et qui peuvent se rendre compte du genre d'avenir qu'ils pourraient avoir dans une entreprise comme le National-Canadien. Ces dernières années nous avions très peu de difficultés à recruter ce personnel. Actuellement j'ai eu l'occasion de causer avec eux et de les entendre me dire «eh bien, nous n'aimons pas beaucoup la situation. Il y a trop d'ingérence politique. La direction est apparemment l'objet d'attaques et de critiques qui ne nous permettent pas de savoir ce que sera notre avenir.» Ils branleront la tête et diront «non, nous pouvons faire mieux que cela ailleurs et nous ne voulons pas courir ce risque.» Je soutiens qu'à moins de régler cette question maintenant et de rétablir la confiance en assurant qu'on permettra à la direction de conduire sans qu'elle soit en butte à toutes ces attaques et sans qu'on cherche à détruire les réputations comme on l'a fait, l'organisation du National-Canadien s'écroulera, et au lieu d'avoir une organisation de premier plan que je suis fier de diriger maintenant, il ne vous restera qu'une bien piètre organisation.

M. CREAGHAN: Si vous me le permettez, j'aimerais dire un mot. Tout d'abord, je désire remercier, et en même temps féliciter M. Gordon de la déclaration bien préparée qu'il nous a faite sur ce sujet. C'est probablement la plus importante qu'on ait faite au cours des séances du Comité des quatre derniers jours. Ce qu'il a dit est en grande partie vrai. Je n'en mets aucune partie en doute. Cependant, le moral des employés du National-Canadien varie de temps en temps. Naturellement, il doit être excellent depuis le mois de mai à cause des millions de dollars versés en paye rétroactive et du règlement de la grève des chemins de fer. Par ailleurs, le moral de ceux qui ont été congédiés récemment, et le moral de ceux qu'on a remerciés de leurs services ces dernières années à cause de l'automation, ceux qui sont maintenant d'anciens employés du chemin de fer, ne saurait être plus bas qu'il l'est présentement.

Personne ne blâme M. Gordon, ni le conseil d'administration, ni les employés supérieurs, des choses regrettables qui ont eu lieu au cours des dix dernières années, mais il est juste de dire, je crois, que le moral est naturellement bas chez les employés qui ne possèdent pas d'aptitudes particulières, et qui savent que l'automation et son extension suppriment les chances qu'ils ont d'obtenir un emploi. Je parle des employés de 40 ou 50 ans qui sont au service du chemin de fer depuis 20 ans ou environ. Ils se plaindront sans doute de la direction, de la réorganisation ou de tout ce qui les atteindra.

J'ai reçu des télégrammes de secrétaires provinciaux au Nouveau-Brunswick et aussi un télégramme du maire de Moncton, qui est un ancien employé supérieur du chemin de fer, critiquant le gouvernement fédéral d'avoir permis à la direction supérieure d'effectuer ces changements. Naturellement, ils se plaignent à moi lorsqu'ils sont malheureux, tout comme ils le font lorsque M. Diefenbaker et le Parlement prennent des décisions qui ne leur vont pas.

Je terminerai en remerciant M. Gordon de nous avoir parlé bien franchement. Je crois que ses déclarations étaient justifiées et je crois qu'elles feront beaucoup de bien au chemin de fer et aux employés.

M. FISHER: Comme, dans une certaine mesure, M. Gordon a fait cette déclaration à ma demande, je commencerai mes observations en disant que je suis heureux qu'il ait profité de l'occasion pour nous exposer son point de vue en termes énergiques, mais je ne puis accepter certaines des positions qu'il a prises dans sa déclaration. Il me semble qu'on s'est écarté complètement de la question que j'ai essayé de présenter. Je n'ai pas honte d'avoir formulé mes critiques à la Chambre en février. Étant donné la situation du moral au National-Canadien, j'ai pensé qu'il était temps d'injecter du sang nouveau à l'échelon supérieur de la direction, mais je suis enchanté de la réponse que M. Gordon a faite. Cependant, je n'ai pas modifié mon opinion, l'opinion que j'ai exprimée en février. Je sais que cette déclaration ne devrait pas s'adresser à M. Gordon, mais bien au gouvernement. Cependant, à cause du fléchissement du moral au National-Canadien et des doutes qui règnent dans l'esprit de ses employés, je suis encore d'avis qu'il incombe au gouvernement d'agir à ce sujet.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je suis certainement d'avis que M. Gordon était entièrement justifié de faire la déclaration que nous venons d'entendre. Il n'a pas lieu de prendre de la peine au sujet des attaques de caractère général faites au Parlement, il suffit de se rendre compte, je crois, qu'elles sont le fait d'un petit nombre de députés. Il ne s'agit pas d'accusations générales portées contre M. Gordon par un grand nombre de députés, ou même par plusieurs membres de notre Comité. Je ne voudrais pas que l'impression se répande que M. Gordon a été mis au pilori par un grand nombre de membres à la Chambre des communes. J'ai souvent parlé de la question des transports à la Chambre mais je n'y ai jamais mentionné le nom de M. Gordon. J'ai soulevé des questions portant sur les transports en général et je crois qu'on devrait noter que M. Gordon et les dirigeants du chemin de fer n'ont pas été l'objet d'une attaque générale de la part des députés.

M. SMALLWOOD: J'aimerais répondre très brièvement à la déclaration de M. Gordon. Je suis d'avis que M. Gordon a fait la leçon aux membres du Parlement et de notre Comité, mais je tiens à le féliciter de la patience dont il a fait preuve au cours de ces quatre derniers jours. Je ne me servirai pas du même raisonnement que lui, mais si son attitude des quatre derniers jours avait été celle qu'il a adoptée ces trois ou quatre dernières années au Comité, nous aurions pu en arriver à cette entente beaucoup plus tôt. Je ne comprends pas pourquoi il a adopté cette attitude cette année, mais, je le répète, si nous avions obtenu cette collaboration de lui au cours des trois dernières années nous en serions venus à une entente complète beaucoup plus tôt.

M. Gordon a dit que les discours prononcés au Parlement avaient fait baisser le moral, mais depuis que j'ai été élu en 1958 je n'ai pu monter dans un train de voyageurs, qui fait le trajet entre Edmonton et Ottawa, sans que le chef de train, le porte-faix, ou quelqu'un d'autre ne me fassent part de leurs griefs. Ils se plaignent de la direction et ils veulent que je fasse ceci et cela. Nous sommes les représentants élus du peuple. Vous, M. Gordon, vous touchez $75,000 par année pour diriger le National-Canadien. Nous ne touchons que $10,000 par année et il nous incombe de parler au nom des gens qui nous délèguent au Parlement. Je le répète, si nous avions obtenu cette collaboration ces quelques dernières années, nous nous serions entendus plus tôt.

M. GORDON: Je n'ai aucun doute à ce sujet. En effet, ce que vous avez dit est parfaitement vrai. Je me plains parce qu'en soulevant ces questions on leur donne la forme de déclarations générales. Je n'ai pas dit qu'elles avaient été faites par «des membres de la Chambre». J'ai spécifié qu'il s'agissait de «quelques membres de la Chambre». Cependant, comme vous m'avez félicité d'avoir changé d'attitude, ce dont je ne me suis pas rendu compte,—je suis toujours le même individu que j'étais—,je me contenterai d'ajouter que je serais très heureux d'accepter un changement d'attitude chez le Comité. Je n'ai certainement jamais eu l'intention de me présenter au Comité pour lui faire la lutte. A l'occasion certains de mes amis m'ont dit que j'étais un peu trop franc, et je le suis. Lorsqu'on me pose une question je suis porté à y répondre, et non à chercher à l'éluder. Messieurs, ne vous mettez pas dans la position de ne pouvoir faire face aux coups. C'est la situation dans laquelle je me trouve, et j'y ai fait face.

M. FISHER: Et vous avez rendu les coups aussi.

M. GORDON: J'apprends peut-être. Si je suis ici l'an prochain, et si j'ai appris à sourire cette année, je suis certain que le petit rire se transformera en un véritable éclat de rire, et nous nous amuserons bien dans la mesure du possible.

M. SMALLWOOD: Je désire poser une ou deux questions.

M. BROOME: J'aimerais dire un mot au sujet de la déclaration de M. Gordon.

M. HORNER (*Acadia*): Je le désire également.

M. SMALLWOOD: Je désire ajouter deux ou trois questions.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vos questions portent sur la déclaration qui a été faite?

M. SMALLWOOD: Elles s'y rapportent.

Le PRÉSIDENT: Alors si elles se rattachent à la déclaration elles sont parfaitement recevables.

M. SMALLWOOD: Elles ont trait au moral des ouvriers.

M. PICKERSGILL: Monsieur le Président, M. Gordon a fait une déclaration et M. Wilson aussi. Il y a certains membres du Comité qui sont d'avis qu'on devrait leur permettre de faire certains commentaires avant de passer à l'interrogatoire. Si quelqu'un le désire on devrait le lui permettre.

Le PRÉSIDENT: Je crois que d'après le règlement M. Pickersgill a raison.

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais faire une déclaration au sujet de ce que M. Gordon a dit. C'est la deuxième déclaration qu'il a faite au Comité, je crois. Il en a fait faire des copies supplémentaires, et les a distribuées plus tard, mais pas à tous les membres. S'il l'avait fait il aurait peut-être contribué à la création de meilleures relations. Je lui laisse le soin d'en juger. A mon avis, cette conduite n'améliore pas les relations. Je suis l'un de ceux qui ont déclaré à la Chambre des communes que le moral des employés était bas. En dépit de ce qu'a dit M. Wilson au sujet des employés du terminus à Montréal, je connais la situation dans ma circonscription et je soutiens, malgré ce qu'en a dit M. Gordon, que le moral des employés est bas.

Cependant, je n'ai rien dit à la Chambre quant à savoir si l'efficacité de la direction était élevée, mais je sais qu'on a demandé à la Chambre quels autres avantages la direction recevait en plus des $75,000 par année que le président reçoit présentement. Je songe en ce moment aux allocations de déplacement et autres choses de ce genre. On n'a pas répondu à ces questions et on n'a pas fourni ces renseignements aux représentants du peuple. Ceci me porte à croire que peut-être la direction a réservé les renseignements à ce sujet. Or, nous entendons les ouvriers dire que les vice-présidents se rendent en wagons particuliers dans ma circonscription pour y faire la chasse

aux oies. Je ne sais si c'est vrai ou non, mais des rapports ont circulé à l'effet que des wagons étaient garés sur des voies d'évitement. Qui solde ces frais ? Est-ce le peuple canadien ? On ne nous le dit pas, et je ne le sais pas. La direction ne veut pas discuter cette question. Nous ne pouvons que supposer que les membres de la direction n'ont pas à se plaindre à ce sujet quand ils ne peuvent pas vous renseigner sur cette question. On n'a pas donné d'explication au Comité à ce sujet.

Monsieur le Président, c'est la première fois que je participe à une séance du Comité en tant que membre mais j'ai déjà assisté à des séances antérieures du Comité en me tenant à l'arrière plan. Je ne sais trop si la définition de M. Gordon du mot est différente de la mienne, mais il m'a semblé arrogant à d'autres séances et je partage l'avis de M. Smallwood. Je crois qu'il a changé d'attitude et que la réaction des membres du Comité n'est plus la même. C'est un changement fort bienvenu.

M. BROOME: Je regrette certaines des déclarations qu'on a faites. J'ai différé d'avis avec M. Gordon, mais lui et moi avons souvent différé d'avis à son bureau et au Comité ici. J'ai attrappé des coups parce que M. Gordon peut en donner, et cette année M. Gordon a montré qu'il pouvait en encaisser. Je l'estime beaucoup, qu'il le croie ou non. J'ai l'impression qu'il est un chef consciencieux et je suis de son avis lorsqu'il dit que le présent Comité a une tâche à accomplir. Je me suis efforcé d'accomplir cette tâche, et si vous scrutez les sujets que j'ai traités vous verrez qu'ils ont trait à l'exploitation du National-Canadien et, pour m'exprimer bien franchement, aux services où il y aurait lieu de faire d'autres économies et d'améliorer l'efficacité, et aussi à la contribution que le National-Canadien pourrait apporter à la mise en valeur de ma région particulière du pays et à la mise en valeur du Canada en général. Je vous donnerai un exemple à ce sujet.

J'ai posé des questions à plusieurs reprises au sujet de la ligne de conduite du National-Canadien relativement à ses achats au Canada. Je l'ai fait l'an dernier et cette année, en lisant des extraits des instructions données aux entrepreneurs. J'essayais de découvrir si dans les demandes de soumissions pour du matériel, le chemin de fer posait des conditions quand au pays d'origine et si la préférence était accordée aux marchandises d'origine canadienne, comme le stipule le conseil du trésor, car les chemins de fer Nationaux du Canada sont effectivement un organisme de l'État.

Je pourrais vous référer à des rapports antérieurs des délibérations de ce Comité où M. Gordon m'a traité assez rudement ainsi que d'autres membres du Comité. Cependant, je ne vous parlerai que de moi-même.

Je m'adresse au président du chemin de fer et je le félicite de l'excellent travail qu'il a accompli au Comité cette année. Vous y avez accompli de l'excellente besogne. Vous avez accompli de l'excellent travail antérieurement, mais vous n'avez pas alors collaboré avec le présent Comité. Vous avez peut-être pensé que nous vous adressions un blâme personnel en n'acceptant pas votre déclaration générale sans vouloir poser d'autres questions. Cependant, vous pouvez supposer que c'est parce que nous avons des idées également.

M. Bladen, qui a été institué en commission royale d'un seul homme en vue de faire enquête sur l'industrie de l'automobile, ne connaît rien de cette industrie. L'auteur de ce rapport ne connaît rien de l'industrie des chemins de fer. Ceux qui ont étudié le cas des chauffeurs de locomotives étaient aptes à juger des conditions et à faire des recommandations. Il y a cette différence, on trouve assez d'intelligence et assez d'expérience, tant dans l'expérience acquise par ces personnes dans l'accomplissement de leur propre travail, que dans la connaissance de la situation dans la région où ces personnes habitent. Le présent Comité est un forum très précieux, et il peut aider énormément la direction du National-Canadien. Nous pouvons apporter une vie nouvelle, des idées et un point de vue nouveau qui pourront aider le président et son personnel. Il possède peut-être le meilleur personnel de tout réseau ferroviaire au monde, mais ces employés ne sont pas parfaits, ils ne sont pas omnipotents et ils ne

sont pas omniscients. Je soutiens que le chemin de fer profite des délibérations du Comité, qu'au lieu de vous plaindre du travail qu'exigent les préparatifs de votre comparution ici, — c'est la seule fois que vous vous y présentez au cours de l'année —, vous devriez être heureux d'avoir affaire à un comité actif, à un bon comité, à un comité qui en vaut la peine. Je crois que M. Gordon a, sans le vouloir, censuré le Comité, et critiqué le travail de la Chambre. N'oubliez pas que toutes les autres sociétés de la Couronne doivent subir la même épreuve. Tous les ministères doivent s'y soumettre de façon encore plus détaillée. Il a critiqué le Comité en disant que nous ne devrions pas poser de questions quant aux détails, que nous ne devrions pas aller au fond des choses, que nous devrions nous contenter d'examiner en surface. Je n'ai cessé de m'en prendre aux voies que le réseau exploite aux États-Unis. Le président dit que les déficits de cette partie du réseau sont justifiés parce que l'ensemble du réseau profite de cette exploitation. Si j'accepte cette déclaration sans plus, nous pourrons terminer l'étude de ce rapport en 15 minutes. C'est tout ce que j'ai à dire.

M. GORDON: Je vous remercie. J'écoute. Je suis tout à fait disposé à écouter ces déclarations.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'approuve certaines des choses que d'autres membres ont déjà dites. Cependant, j'ai constaté au cours des trois dernières années que la direction du National-Canadien, — c'est ce que j'ai constaté en ma qualité de campagnard—, est arrivée prête au combat, et il en est immédiatement résulté de l'antagonisme. Je croyais certainement que nous obtiendrions beaucoup plus de renseignements cette année et j'étais fort heureux de voir comment fonctionnait le Comité. Cependant votre déclaration indique que nous, en notre qualité de membres du Parlement qui faisons partie de ce Comité, devrions nous rendre ici pour écouter la lecture du rapport annuel et nous lever ensuite pour signifier notre approbation sans plus. Si telle est la situation, c'est fort regrettable. Je n'oublie pas la responsabilité que j'ai envers d'autres aussi bien qu'envers moi-même. Nous avons certes des obligations envers nos commettants, non seulement envers les employés de chemin de fer, mai aussi envers les cultivateurs et tous les autres habitants de nos régions. Le National-Canadien est une société publique. Nous ne nous acquitterons pas de ces obligations en nous contentant d'adopter une loi au Parlement, ou en donnant des instructions à la direction, ou en prenant d'autres mesures de ce genre. Si la direction voulait bien adopter une attitude différente à l'égard des membres du Comité, et si les membres du Parlement faisaient de même, si on ne refusait pas de nous renseigner, — et il n'est pas nécessaire qu'on nous fournisse des renseignements détaillés et spécifiques dans la plupart de cas —, si nous étions renseignés nous pourrions devenir des ambassadeurs du National-Canadien. Tous seraient heureux de voir la chose arriver, tous aimeraient pouvoir dire: «Pourquoi ne voyagez-vous pas à bord du National-Canadien?» C'est toujours ce que je fais quand je voyage en train. Il faudrait que la direction du National-Canadien tienne compte de notre situation, du fait que même si un député ne compte pas beaucoup à Ottawa, qu'il lui faut répondre aux questions quand il rentre chez lui. Nos commettants pensent que nous devons être renseignés à ce sujet. Si nous disons que M. Gordon nous a montré le rapport annuel, a dit qu'il y avait un déficit de 67 millions de dollars et qu'on n'a rien dit de plus à ce sujet, je me demande ce que ces gens penseront de moi.

En conséquence, je crois qu'il y a deux côtés à la médaille. Bien que M. Gordon ait pensé qu'on lui ferait des compliments, je ne me suis pas senti dans ces dispositions. Je sais ce qu'on a dit à la Chambre. Il s'est présenté ici avec ce mémoire, accompagné du personnel de la direction. Ils ont fait du bon travail et nous avons certainement obtenu beaucoup plus de renseignements cette année que par les années passées. On y a mis un peu plus de temps. Je sais qu'il n'aime pas rester assis ici, mais nous ne prisons pas plus que lui rester assis sur ces chaises dures tout l'après-midi. Il y a deux versions à cette histoire, je crois.

Pour ce qui est de la question du moral, il y a un proverbe touchant le monde politique qui a trait aux supérieurs et aux inférieurs. Cette question mérite qu'on s'en occupe, vu que vous ne pouvez monter dans un train, comme je l'ai fait il y a un mois, sans que tous les employés de ce train ne viennent s'entretenir avec vous. Comment pourrons-nous juger cette question du moral si ces plaintes continuent de nous arriver d'année en année, et si elles ne viennent pas simplement d'un groupe ou de quelques mécontents ?

M. PICKERSGILL: J'aimerais dire quelques mots.

Le PRÉSIDENT: Vous avez été fort silencieux.

P. PICKERSGILL: C'est la première fois que je fais partie du présent Comité, et j'ai l'impression de me montrer fort présomptueux en prenant la parole.

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. PICKERSGILL : J'approuve une bonne partie des observations de M. Horner, c'est-à-dire que le Comité ne sera d'aucune utilité s'il ne s'efforce pas sérieusement de comprendre ce que le chemin de fer veut faire et comment il fonctionne. Je n'ai jamais hésité à le dire, — comme M. Gordon le sait fort bien, et je me rappelle certains faits —, quand il y avait quelque chose qui n'allait pas au chemin de fer si je savais qu'il en était ainsi; et je n'ai jamais hésité non plus à dire que les choses allaient bien quand c'était le cas, ce qui est presque tout le temps.

Je n'ai jamais pensé qu'un jour je devrais me faire le défenseur de feu le sénateur Meighen. Cependant, nous sommes portés à oublier que lorsque ce problème fut d'abord imposé aux contribuables canadiens, de 1914 à 1920, lorsque le National-Canadien fut tiré de ce groupe de chemins de fer en banqueroute, — qu'on n'aurait pas dû laisser devenir en banqueroute —, et qu'on en eut extrait tout le capital dilué, avant d'en faire un réseau d'État, ou plutôt ce qu'on pourrait décrire comme une bouillabaisse, si je puis m'exprimer ainsi, monsieur ?

Le PRÉSIDENT: Nous savons tous ce que vous voulez dire.

M. PICKERSGILL: Nous devrions féliciter le sénateur Meighen. Il a exposé la situation à la première réunion du National-Canadien. Tous les gouvernements que j'ai connus, — je dis «tous les gouvernements» avec un peu d'hésitation, mais certainement tous les gouvernements jusqu'en 1957 —, ont adhéré à cette ligne de conduite. C'est-à-dire que le National-Canadien pouvait et devait être interrogé sur toute question au sujet de laquelle on pouvait interroger toute autre société, mais que ce qui importait avant tout c'était d'exploiter le chemin de fer efficacement, tout en perdant le moins possible de fonds des contribuables. Nous savons depuis longtemps, — depuis qu'on a aménagé l'Intercolonial —, ce que rapporte l'exploitation de chemins de fer par des politiciens; elle nous a valu un accroissement énorme de la dette nationale et très peu d'autre chose. A partir de l'époque de M. D. B. Hanna, qui s'efforça sérieusement de mettre le National-Canadien sur ses pieds, et de sir Henry Thornton qui, à mon avis, a fait de l'excellente besogne, je pense que tous ceux qui au cours des ans ont assumé cette tâche ont eu à faire face à un problème qui, à cause de la nature du pays, était fort difficile à résoudre. Il nous incombe tout d'abord non pas de servir les intérêts de quelque petite localité ou de quelque employé en particulier. Il nous incombe avant tout de faire en sorte que les contribuables du pays n'aient pas à porter un fardeau de dettes impossible à cause de l'exploitation inefficace d'un chemin de fer. Il me semble que si nous pouvions faire accepter au Comité cette conception de notre devoir qu'il y régnerait beaucoup plus d'harmonie. Cependant, comme d'aucuns pourront le dire, il n'y a pas assez longtemps que j'assiste à la séance du Comité. Je n'y suis entré que lorsque M. Chevrier m'a dit qu'il devait s'absenter et qu'il me faudrait le remplacer. Alors je suis venu voir ce qui s'y passait.

Tout ceci ne veut pas dire qu'il n'y a pas quelques détails qu'on pourrait améliorer ou signaler à l'attention de la direction. Nous ne devrions pas aborder cette question en supposant que la situation est idéale. Par ailleurs, je pense que nous ne devrions pas préjuger les questions. J'ai toujours pensé qu'on se devait d'écouter la preuve avant de prononcer un jugement. Il me semble que d'aucuns, — je ne dirai pas si c'est au Parlement, ou ailleurs, — rendent leur jugement d'abord puis se donnent un mal terrible pour essayer de découvrir un soupçon de preuve à l'appui de leur jugement préconçu.

M. FORBES: Il me semble qu'il s'agit ici d'une de ces réunions ou après le sermon tous les membres rendent témoignage. C'est la première fois que je fais partie de ce Comité, et j'aimerais vous faire part de mes impressions à ce sujet. Comme M. Horner et quelques autres membres je pense que le moral n'est pas bien bon. J'ai entendu des plaintes au cours de mes voyages, car je suis dans la vie publique depuis quelques années. Cependant, règle générale je n'y attache pas trop d'importance. Je suis d'avis que, si M. Gordon prenait le temps de voyager, comme nous le faisons, en wagon ordinaire, et y rencontrait les employés et causait avec eux, le moral s'améliorerait immédiatement.

D'après les déclarations qu'on a faites ces trois derniers jours je comprends, monsieur Gordon, que vous avez hérité d'une industrie délabrée, épuisée et surcapitalisée. Je comprends également d'après votre déclaration et d'après ce que j'ai constaté au cours de mes voyages que vous avez assez bien réussi à réorganiser cette industrie; ce qui est à votre crédit, à celui de votre personnel et à celui du peuple canadien.

M. PICKERSGILL: Et des employés.

M. FORBES: Oui.

M. CATHERS: Je désire faire quelques observations à ce sujet. Un peu plus tôt au cours de la semaine j'ai exprimé mon opinion à la Chambre sur cette question de membres du Parlement qui se lèvent à la Chambre pour s'en prendre aux présidents de sociétés de la Couronne.

M. FISHER: M. Coyne.

M. CATHERS: Je suis de cet avis. Je n'aborderai pas cette question.

Le PRÉSIDENT: Elle n'est pas comprise dans les termes de cet ordre de renvoi.

M. CATHERS: Nous avons à diverses reprises, ici au Comité, depuis qu'on m'a élu membre du Parlement en 1957, — et je l'affirme en défiant qui que ce soit de me contredire —, mis le président des chemins de fer Nationaux du Canada a une plus rude épreuve que celle qu'a eu à subir tout autre président d'une société canadienne.

Le PRÉSIDENT: Bravo, bravo.

M. CATHERS: J'ai assisté à un grand nombre d'assemblées annuelles et j'ai écouté des présidents et je n'en ai jamais entendu un répondre comme l'a fait le président actuel du National-Canadien. Je sais pertinemment que dans une société ou l'on a posé quelques questions j'ai entendu le président dire, — et je pense que M. Gordon sait de quoi il s'agit —, lorsqu'on lui a posé des questions de manière à l'importuner, «je vais lui casser la gueule». M. Gordon a assisté à nos séances, et je crois qu'il aurait été justifié de s'emporter, étant donné la nature de certaines questions et la manière de les poser. C'est là ce qu'il y a de pire à ce sujet.

Je ne suis pas en faveur de la protection. On me désigne dans toute la Chambre comme l'un de vos protecteurs, monsieur Gordon. Je ne sais trop comment c'est arrivé. J'ai rencontré Donald Gordon pour la première fois lorsqu'il est venu à Toronto y discuter de la question de la voie d'évitement avec les députés de la région. Il nous

a exposé la question. Nous l'avons interrogé à ce sujet. La fin de semaine suivante j'y suis retourné de mon propre chef et je suis passé à cet endroit en auto, parce que cette route intéressait ma circonscription. J'ai parcouru ce territoire et je suis revenu faire une proposition au président lui demandant d'aménager la voie le long d'une certaine grande route. Il examina ma proposition et revint me dire : «Monsieur Cathers, l'exécution de votre plan coûterait quelque 2 millions de dollars au chemin de fer.» J'ai immédiatement abandonné ma proposition.

Je lui ai proposé de déplacer un parc de triage et il s'est rendu à ma demande et a déplacé ce parc à 800 pieds de distance d'un certain endroit, car cette route me semblait avantageuse à la disposition du chemin de fer.

Je vous le demande, est-ce l'attitude d'une personne arrogante? Je dis qu'il n'en est pas ainsi. On a parlé du moral des employés du chemin de fer. J'ai entendu quelques-uns d'entre eux me dire: «Ah»! La première question que je leur posais était : «Pourquoi travaillez-vous pour ce chemin de fer, si vous ne lui êtes pas loyal; quand vous acceptez son argent, vous êtes payé pour lui être loyal, et autrement vous ne devriez pas accepter son argent.» J'ai demandé à quelques-uns : «Quel est votre grief?» Un d'eux en particulier m'a dit : «Que connaît-il dans la direction du chemin de fer ?» C'est là la difficulté qui se présente dans tous les cas. J'ai eu connaissance d'une société qui s'était choisi un nouveau président, et chacun des 4,000 employés de cette société était d'avis qu'il pouvait diriger l'entreprise mieux que le nouveau président. Ils lui ont fait la vie si dure qu'il n'est resté que trois ans à son poste. On a fait allusion ici à votre traitement, monsieur. Je ne suis pas de ceux qui pensent que $75,000 est un traitement trop élevé, parce qu'on payait sir Henry Thornton $50,000 par année quand le dollar valait quelque chose.

M. GORDON : C'était en effet $100,000.

M. CATHERS: Est-ce vrai ?

M. GORDON: Oui.

M. CATHERS: Il a terminé son service en 1930, ou environ.

M. GORDON: Il n'y avait pas d'impôt sur le revenu.

M. CATHERS: Pas d'impôt sur le revenu. C'est un autre point à considérer. Que reste-t-il quand vous avez acquitté les impôts sur ces $75,000.

M. GORDON: Enlevez-en 60 p. 100.

M. CATHERS: Ce qui veut dire que le gouvernement en recouvre une forte partie.

Le PRÉSIDENT: Soixante pour-cent.

M. CATHERS: Il y a un autre point que je désire porter à l'attention du Comité. Depuis qu'on a constitué le National-Canadien en un tout, il a toujours subi des pertes, et il est impossible que le moral soit aussi bon dans une entreprise qui est continuellement en déficit que dans une autre qui réalise des bénéfices. Je me rappelle, par exemple, le cas de l'Abitibi Company, et M. Fisher en sait quelque chose sans doute. De 1930 à 1943 le moral de cette société était très bas, mais dès qu'elle a commencé à réaliser des bénéfices la situation a changé. La déclaration que vous avez faite ici aujourd'hui, monsieur Gordon, constitue une juste critique du Comité, je crois. Il faut attribuer cet état de choses au système. En l'occurrence il s'agit d'une société dirigée par le gouvernement, d'une société étatisée, et nous devons poser des questions à la direction de cette société que nous ne serions pas obligés de poser s'il s'agissait d'une entreprise privée. C'est une des difficultés auxquelles notre Comité est en butte. Pour ma part j'ai une grande confiance en M. Gordon. J'admire ses réalisations. Il a fait preuve de beaucoup de compétence dans sa façon d'exploiter

le chemin de fer et il nous incombe de le déclarer à la Chambre des communes. Monsieur Fisher, je ne sais trop ce que vous penseriez si les commissaires d'école, après vous avoir engagé pour faire de l'enseignement à Port-Arthur, se rendaient immédiatement auprès de vos élèves pour vous dénigrer.

M. FISHER: Je démissionnerais.

Le PRÉSIDENT: Il est presque six heures, et c'est le moment où nous sommes censés lever la séance.

M. BROOME : Nous devrions terminer cette étude à 7 h. 30 ou 8 heures.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous siéger ce soir ?

M. FISHER: J'ai encore plusieurs questions à poser au sujet du personnel.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pensez-vous qu'il soit possible de terminer ce soir ? Combien de temps nous faut-il encore ?

M. FISHER: Je ne sais pas, mais je suis prêt à revenir à 8 heures.

Le PRÉSIDENT: Très bien, à 8 heures.

Le Comité pourra utiliser cette salle demain matin au besoin, mais durant la matinée seulement. Je suppose que nous siégerons ici demain matin. On présentera le budget demain. Il n'y a pas d'autre salle disponible, vu les autres comités qui devront se réunir.

M. FISHER: J'ai déposé ce document pour la gouverne du Comité. S'il a été déposé . . .

M. GORDON: Non, vous ne l'avez pas déposé. Vous me l'avez remis et je l'ai accepté.

M. FISHER: Avant que vous l'acceptiez vous m'avez demandé de le déposer sur la table. En ce qui me concerne, je l'ai mis sur la table. A mon avis, ce document a été déposé.

Une VOIX: La séance est levée jusqu'à huit heures.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La séance n'est pas levée et ce document devra être déposé sur le bureau, parce qu'il s'agit d'un document public, rendu public par M. Fisher, quelle que soit sa provenance, et on l'a présenté aux fins de le déposer, si j'ai bien compris.

M. GORDON: Monsieur le Président, il s'agit d'un document volé qu'on a soustrait des dossiers du National-Canadien, et bien que je ne sois pas avocat, je crois savoir que les biens volés appartiennent au propriétaire lorsqu'on les découvre. Je l'ai en main maintenant, et je suis prêt à discuter de la question à 8 heures. En attendant je consulterai mes avocats à ce sujet.

M. CREAGHAN: Je crois que nous devrions laisser le document entre les mains du secrétaire, et à 8 heures nous pourrons décider ce que nous en ferons.

M. GORDON : Ça me va parfaitement.

SÉANCE DU SOIR

LUNDI 19 juin 1961.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre, messieurs.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je désire invoquer le règlement au sujet d'une question qui intéresse les membres du Parlement. Elle découle de déclarations faites par M. Gordon au Comité ici aujourd'hui. La première a trait au représentant de Port-Arthur et à l'accusation qu'a portée contre lui M. Gordon au sujet d'un document qu'on a présenté ici. Si je me rappelle bien les paroles de M. Gordon, il a dit au représentant de Port-Arthur, «Vous avez été de connivence avec quelqu'un pour obtenir ce document. C'est ce que je prétends». M. Gordon devrait établir le bien-fondé de cette accusation ou la retirer et présenter des excuses au représentant de Port-Arthur.

En second lieu, dans la déclaration qu'il a faite au Comdité et dont il a remis des copies à la presse, — mais il a pris soin de n'en pas fournir aux membres du Comité —, il a accusé les membres du Parlement de porter des accusations irréfléchies, injustes et malicieuses contre lui à la Chambre des communes. Je suis d'avis que ces paroles violent l'étiquette parlementaire et qu'on ne permettrait pas aux membres du Parlement de les prononcer. On devrait demander à M. Gordon de les retirer.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Pour ce qui est de la première question, soit du document, si l'on veut bien me permettre d'aller un peu plus loin et de parler en ma qualité d'avocat de campagne dont l'expérience juridique est plutôt restreinte, je ferai observer qu'à mon avis, quel que soit celui qui a présenté le document et quelle que soit la façon dont le Comité en a été saisi, il ne devient ni la propriété de M. Fisher ni celle de M. Gordon; il devient la propriété du Comité, et il devrait le demeurer. On pourrait déterminer plus tard comment il est entré en possession de M. Fisher. Cependant, abstraction faite des manipulations physiques du document qui est passé d'une personne à une autre ici au Comité, ce document est maintenant devenu la propriété du Comité.

Quant aux allégations concernant l'obtention de ce document par M. Fisher, il est possible et raisonnable de supposer qu'il a pu en obtenir possession sans connivence de sa part, car il se peut fort bien que ce document ait été enlevé malhonnêtement des dossiers du National-Canadien. Je ne dis pas qu'il ne l'a pas été, mais il est tout à fait raisonnable de supposer qu'il a pu être enlevé des dossiers du National-Canadien sans que M. Fisher en ait connaissance et qu'il soit entré innocemment en possession dudit document. Ceci ne change aucunement le fait que le document est maintenant la propriété du Comité, à mon avis.

M. CATHERS: Monsieur le Président, est-ce qu'un document comme celui-ci, qui ne porte aucune signature et dont la provenance est inconnue, peut être considéré comme une preuve ici au Comité? Est-ce qu'un morceau de papier couvert de chiffres peut être présenté ici sans que nous sachions qui a préparé ces chiffres ?

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: A mon avis, il aurait la même valeur de preuve que tout document semblable aurait en cour. Il a une certaine valeur comme preuve, mais tant qu'on aura pas révélé la source première de ches chiffres et qu'on ne les aura pas expliqués, ce document ne vaudra que ce qu'il vaut. Le Comité peut l'accepter ou ne pas en tenir compte dans une grande mesure, mais c'est quand même une preuve.

M. CATHERS: Si le règlement permet qu'on présente ce document au Comité, alors je crois qu'on devrait le déposer. On ne devrait le remettre ni à M. Fisher ni à M. Gordon. Je crois que c'est maintenant la propriété du Comité.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: C'est également mon avis.

M. HORNER (*Acadia*): Déclarez-vous, M. Cathers, — et je m'excuse de vous interrompre —, qu'on devrait déposer ce document en appendice au compte rendu de la séance du Comité?

M. CATHERS: Tout d'abord je me demande si ce document devrait être inséré dans le compte rendu des témoignages vu que la provenance de ce document et son auteur en sont inconnus. Si le règlement permet qu'on le dépose, on devrait alors le déposer.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le Président, je crois que nous devrions d'abord régler la question de privilège que j'ai soulevée. Je serai prêt à étudier la question du document et du règlement de la Chambre lorsque nous en viendrons à cette question. Cependant, nous devrions étudier d'abord la question de privilège que j'ai soulevée.

M. CREAGHAN: La question de privilège et de l'admissibilité du document se tiennent tellement qu'on ne peut pas les séparer. M. Browne a soulevé deux questions de privilège. Nous devrions régler ce point et la question de l'admissibilité du document en premier lieu, et nous pourrions ensuite étudier la deuxième question de privilège. On ne saurait étudier trois choses à la fois.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: J'ai posé la question deprivilège et on ne l'a pas encore étudiée. La première question de privilège a trait à M. Fisher. On devrait en disposer d'abord.

M. CREAGHAN: Il n'y a qu'une manière de régler cette question c'est de demander à M. Fisher de faire une déclaration dé rendre témoignage, parce que la seule manière d'élucider cette question c'est de savoir comment il a obtenu ce document. On l'a accusé de l'avoir obtenu en complotant avec quelqu'un. Il devrait être capable de faire une déclaration pour réfuter cette accusation.

M. FISHER: Je l'ai niée.

M. MCPHILLIPS: Je soutiens que nous ne sommes pas une cour de justice. Ce sont les tribunaux qui se prononcent sur l'admissibilité ou l'inadmissibilité d'une preuve. Nous ne sommes qu'un comité parlementaire. Ce document devrait être versé aux dossiers du Comité, et lorsque nous préparerons notre rapport nous pourrons décider s'il a valeur de preuve.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : Nous ne voulons pas non plus laisser porter des accusations non fondées centre des membres du Parlement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il se peut que le mot «connivence» se prête à plusieurs interprétations, comme le savent tous ceux qui sont au courant de la procédure judiciaire. Il me semble que le mot «connivence», au sens où M. Gordon l'a employé, voudrait dire que le document a été obtenu à la demande de M. Fisher. Je crois que M. Fisher a nié qu'il avait de quelque façon sollicité ou demandé le document qu'il devait produire.

M. FISHER: Je suppose que ça voulait dire que j'ai été complice d'un vol, — et je le nie. Si M. Gordon veut laisser au compte rendu l'allégation qu'il pense que je suis complice, il est libre de le faire.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que le compte rendu en fasse mention. Vous y dites:

> M. FISHER: Tout ce que je dirai à ce sujet c'est qu'il m'a été donné par quelqu'un qui a laissé entendre qu'il avait eu des rapports avec les anciennes sociétés.

M. GORDON a dit :

C'est une déclaration qui semble laisser croire qu'on a volé ce document dans nos dossiers; et j'aimerais savoir comment vous vous l'êtes procuré.

M. FISHER: Je ne l'ai pas volé dans vos dossiers . ..

M. GORDON: Vous avez certainement été de connivence avec quelqu'un qui l'a fait.

M. FISHER: J'ai été de connivence avec quelqu'un qui l'a fait ?

M. GORDON: On le dirait. C'est ce que je prétends.

Monsieur Fisher, vous avez répété les paroles de M. Gordon quand vous avez demandé si vous aviez été de connivence avec quelqu'un qui l'a fait.

M. FISHER: Je croyais avoir dit alors que je n'avais certainement pas été de connivence avec qui que ce soit à ce sujet. Je n'avais certainement aucune idée de la valeur de ce document, si c'était une représentation fidèle de la situation. Je ne savais pas si c'était une invention de l'imagination, — je n'en savais absolument rien.

Le PRÉSIDENT: Mais vous avez dit qu'il s'agissait de «renseignements qui vous avaient été communiqués par des personnes qui autrefois avaient eu des rapports avec ces organismes».

M. FISHER: C'est exact, mais je n'ai certainement pas été complice de ce vol, s'il y a eu vol.

M. GORDON: Permettez-moi de faire une déclaration. Je désire attirer votre attention sur le compte rendu. Je ne vous ai jamais accusé d'avoir volé ce document. J'ai dit :

M. GORDON: C'est une déclaration qui semble laisser croire qu'on a volé ce document dans nos dossiers; et j'aimerais savoir comment vous vous l'êtes procuré ?

M. FISHER: Je ne l'ai pas volé dans vos dossiers . . .

M. GORDON: Vous avez certainement été de connivence avec quelqu'un qui l'a fait.

M. FISHER: J'ai été de connivence avec quelqu'un qui l'a fait ?

M. GORDON: On le dirait. C'est ce que je prétends.

Je n'ai pas dit que vous aviez été de connivence avec lui pour perpétrer ce vol. J'ai dit que quelqu'un avait volé ce document dans nos dossiers, et que vous aviez collaboré avec eux à ce sujet. Vous avez certainement dû le faire parce que le document est en votre possession. Je n'ai pas employé l'expression «de connivence» pour laisser entendre que vous avez accompagné cet individu pour voler ce document. Je n'avais aucunement cette intention, et si j'ai pu créer cette impression je retire ces paroles. Cependant, je prétends que la personne qui a obtenu le document vous a consulté, vous l'a montré, et qu'à ce point vous avez été de connivence avec elle. Pour résumer mes paroles, j'ai dit que vous aviez certainement été de connivence avec quelqu'un. Vous l'avez été, mais après le vol du document.

M. FISHER: Vous dites que c'est un document volé ?

M. GORDON: Je dis que c'est une déclaration qui semble laisser croire qu'on a pris ce document dans nos dossiers.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Avez-vous laissé entendre, monsieur Gordon, ou avez-vous des preuves que M. Fisher a demandé à quelqu'un de prendre ce document dans vos dossiers ?

M. GORDON: Non. Je n'avais pas la moindre intention de ce genre. Je ne l'ai pas pensé et je ne l'ai pas dit. Je ne porte aucune accusation de ce genre. Ce que je fais observer c'est que ce document lui a été donné par quelqu'un qui apparemment l'a pris dans nos dossiers.

M. PICKERSGILL: Pensez-vous qu'on pourrait interpréter cette affaire autrement? Pensez-vous que M. Fisher a pu être l'innocente victime d'une fumisterie ?

M. GORDON: Non, je n'ai jamais considéré que M. Fisher était dépourvu d'intelligence.

M. HORNER (*Acadia*): Pour mettre fin à cette discussion, je propose que le document soit déposé en appendice aux délibérations du Comité. Continuons notre travail.

M. GORDON: Ça me va.

Le PRÉSIDENT: Vous plaît-il qu'on le dépose ici ?

M. GORDON : Oui, J'ai causé avec mes conseillers juridiques et ils me disent que j'ai raison. Si le document est déposé, je suis satisfait.

M. CARTER: Il s'agit d'un document déposé par un simple député.

M. HORNER (*Acadia*): Si le Comité y consent, on peut le déposer.

M. CREAGHAN: La motion porte-t-elle que le document soit oublié au compte rendu ou qu'il soit déposé ?

M. HORNER (*Acadia*): Qu'il fasse partie des délibérations d'aujourd'hui.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur Gordon a dit que les membres de ce Comité étaient injustes et malicieux.

M. MCPHILLIPS: Réglons la première question d'abord.

M. FISHER: Je répète que je n'ai été de connivence avec personne au sujet de ce document. Je soumets la question à tous les membres du Comité, car je suis certain que tous à l'occasion reçoivent des personnes à leur bureau, des appels téléphoniques et des lettres de gens qui leur communiquent des renseignements en leur demandant de les garder pour eux-mêmes. Quand je dis, «les garder pour eux-mêmes», j'entends le nom de la personne. Or il incombe au député de décider s'il se servira de ces renseignements ou non. J'ai posé des questions en me fondant sur ce document. C'est ce qui explique sa présence ici. A aucun moment je n'ai été de connivence avec qui que ce soit. Je n'ai pas la moindre idée s'il s'agit d'un document qui a été volé au National-Canadien, et j'en doute beaucoup.

M. GORDON: J'accepte votre déclaration à ce sujet.

M. PICKERSGILL: Cette façon de procéder est tout à fait irrégulière. C'est un article bien connu du règlement de la Chambre des communes que les membres du gouvernement sont les seuls membres qui peuvent déposer des documents. L'idée même qu'un morceau de papier anonyme, apporté par quelqu'un qui refuse d'en divulguer l'origine, devrait être inséré dans le compte rendu de nos délibérations, rend en quelque sorte nos délibérations dignes de mépris. Si c'est le bon plaisir du Comité d'agir ainsi, qu'il le fasse; mais je crois que nous devrions tenir compte des convenances et de la procédure au Parlement.

M. HORNER (*Acadia*): Vous êtes tout à fait hors de la question. La mise aux voix.

Le PRÉSIDENT: Quel est votre bon plaisir, messieurs ?

M. HORNER (*Acadia*): Il y a une motion demandant que ce document soit publié en appendice aux délibérations du Comité.

M. PICKERSGILL: Je propose que quelqu'un se donne la peine de présenter une motion en anglais, ou en français, qui soit sensée.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je soutiens qu'il n'est pas nécessaire de présenter une motion. Le règlement est clair. Je cite le paragraphe 324 (3) de la quatrième édition de Beauchesne :

> Si un document a été officiellement présenté à un comité de la Chambre, et inscrit à son procès-verbal, il est en possession de la Chambre, et toute personne ou tout ministère enfreint le règlement en le retenant. Un membre qui réclame le dépôt de documents pour sa propre justification n'y a pas droit par le fait même . . .

Cet article du règlement démontre clairement qu'une motion n'est pas nécessaire.

M. GORDON: Tout cet épisode découle du fait que M. Fisher a essayé de reprendre possession du document et que je m'y suis opposé. Il est venu me trouver et m'a demandé de lui remettre le document et j'ai refusé. Si le document est déposé ça me va. La seule difficulté a surgi quand M. Fisher a demandé qu'on lui remettre le document et j'ai dit «Je ne vous le remettrai pas parce qu'il s'agit d'un document volé.»

M. FISHER: Vous avez soulevé une nouvelle question ici. Je ne cherchais pas à ravoir le document pour moi-même, mais plutôt pour le Comité.

M. GORDON : Oh, alors, je le regrette; j'avais mal compris.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas qu'il fasse grand tort. C'est comme un orphelin qui n'a ni père ni mère. Il ne porte aucune signature.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): M. Gordon a prétendu que c'était un document des chemins de fer Nationaux du Canada, et à ce titre c'est une bonne preuve pour le Comité.

M. CARTER: Il faut l'identifier avant de pouvoir le déposer régulièrement.

Le PRÉSIDENT: Il le faudrait.

M. CARTER: Nous devrions en connaître l'auteur.

M. HORNER (*Acadia*): Apparemment le chemin de fer dit qu'il émane de sa société. D'après M. Gordon c'est un document qu'on a pris dans les dossiers de la société. Ceci est bien évident pour moi. Je propose qu'on le dépose en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui. Réglons cette question.

M. PICKERSGILL: Comme M. Ollivier est ici présent je propose que nous lui demandions d'interpréter l'article du règlement qui a trait aux droits des simples députés de déposer des documents à la Chambre.

Dr. P. M. OLLIVIER (*Premier conseil légiste*): Je crois que même lorsqu'un simple député cite une lettre à la Chambre on lui demande de la déposer.

M. PICKERSGILL: Mais nous ne le faisons jamais.

Dr. OLLIVIER: Si vous faites allusion à un document privé ou à une lettre on vous demande de le déposer et vous le faites.

Le PRÉSIDENT: Que le document soit signé ou non.

Dr OLLIVIER: Oui, pour ce qu'il vaut.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je ne crois pas qu'il y ait une motion. Ce document a été présenté au Comité comme une partie de la preuve.

Dr OLLIVIER: Il n'est pas nécessaire de présenter une motion pour déposer le document, mais il faut en présenter une si vous désirez que le document fasse partie du compte rendu. Le dépôt n'exige pas une motion; cependant, pour l'insérer au compte rendu il en faut une.

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien, j'ai dit que je voulais en faire une partie du compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux qui désirent que le document soit déposé et inséré au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui comme appendice? Onze sont en faveur.

Tous ceux qui sont opposés ? Il y en a quatre.

M. HORNER (*Acadia*): Des moutons.

Le PRÉSIDENT: Nous passons ensuite à la rubrique «Personnel et relations ouvrières».

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le Président, je suppose que la discussion porte maintenant sur ce document, — la motion demandant qu'on le dépose et qu'on l'imprime en appendice au compte rendu.

Lorsqu'on nous a présenté ce document il a d'abord été question au Comité de ne pas en tenir compte et de le considérer comme une lettre anonyme. Cependant, M. Gordon a prétendu que c'était un document du National-Canadien. D'après cette déclaration je crois que nous avons droit à certaines explications, parce que ce document contredit ce que M. Gordon a dit au Comité au sujet du service de camionnage du National-Canadien. Il nous a dit que c'était un document authentique du National-Canadien et, quelle que soit la façon que le document nous est parvenu, — il est ici maintenant —, et il semble contredire des déclarations antérieures de M. Gordon au Comité. Pour ces raisons nous avons droit à des explications, je crois.

M. CATHERS: Il nous a fourni des explications à ce sujet. Il nous a dit que c'était une partie d'une histoire.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Qu'il nous raconte l'autre partie de l'histoire maintenant.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le bon plaisir du Comité de revenir aux services de camionnage ?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je désire des explications au sujet de ce document. M. Gordon a déclaré que l'exploitation des services de camionnage avait rapporté des bénéfices globaux. Cependant, ce document indique qu'il y a eu déficit d'environ $400,000. Il prétend que c'est un document authentique du National-Canadien, et je crois que nous avons droit à des explications à ce sujet.

M. GORDON: Je crois avoir démontré clairement qu'il ne s'agit pas d'un document complet. J'ai déclaré aussi qu'on avait compris tous nos services de camionnage de l'Ouest canadien et qu'il y avait un léger bénéfice. J'ai également dit qu'apparemment il s'agissait d'un document volé. J'ai déclaré plus tôt, en vous donnant des chiffres, que l'exploitation de tous nos services de l'Ouest avait rapporté un léger bénéfice. On a réalisé de légers bénéfices, je le répète, et cette déclaration ne comprend qu'une partie des services exploités.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Quels services ne sont pas compris?

M. GORDON: Midland-Superior.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Pouvons-nous supposer que ces chiffres sont authentiques à l'égard de la partie de l'exploitation qui est comprise dans ce document ?

M. GORDON: Je ne vous ai pas compris.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Pouvons-nous supposer que ces chiffres sont authentiques à l'égard des firmes qui y sont mentionnées ?

M. GORDON: Non, je n'authentique pas ces chiffres. Ils indiquent simplement qu'il s'agit d'un état préparé à la suite d'une discussion à un moment quelconque, et dont quelqu'un semble s'être emparé. Je ne certifie pas l'exactitude de ce document, ni je le dépose. Je ne dis pas qu'il est authentique. Il semble avoir été volé.

M. CARTER: Il ne s'agit pas d'un document vérifié.

M. GORDON: Certainement pas. Nous préparons une foule d'états qui n'ont pas une grande importance, quand les chiffres définitifs sont présentés.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Déclarez-vous de façon catégorique que ces chiffres ne sont pas authentiques ?

M. GORDON : Vous n'obtiendrez pas de déclaration de moi à ce sujet. Je ne présente pas ce document.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez examiné ce document ?

M. GORDON: Non, je ne l'ai pas fait. Je l'ai simplement pris, quand M. Fisher me l'a remis.

M. HORNER (*Acadia*): Vous l'avez eu en main une couple d'heures cet après-midi.

M. GORDON: Mais je ne m'en suis pas servi.

M. HORNER (*Acadia*): Mais vous avez dû l'examiner.

M. GORDON: Non, je ne l'ai pas fait.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien, examinez-le maintenant. Pouvez-vous déclarer au Comité que les deux sociétés désignées ici ont perdu ce montant d'argent ?

M. GORDON: Je ne discuterai pas cette question tant que je n'aurai pu vérifier ces chiffres avec mes dossiers et mes fonctionnaires. Il ne s'agit pas d'un document officiel du National-Canadien.

M. HORNER (*Acadia*): Il embrasse toute l'année 1960.

M. GORDON: Ce n'est qu'un morceau de papier sur lequel on a consigné certains chiffres au cours d'une discussion. Cependant, je vous ai dit que l'ensemble de l'exploitation de ces services nous avait rapporté un léger profit pour l'année 1960.

M. HORNER (*Acadia*): Mais pouvons-nous supposer que ces sociétés ont subi des pertes en 1960 ?

M. GORDON : Je vous ai dit que l'exploitation des services dans l'Ouest canadien avait rapporté un léger profit.

M. CARTER: Monsieur le Président, n'avons-nous pas dit que nous passions à l'étude de la question du personnel et des relations ouvrières ?

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà étudié la question des services de camionnage, à moins que le Comité ne désire y revenir. La discussion porte en ce moment sur un document, qui n'est qu'une partie d'un rapport.

M. GORDON: N'ai-je pas fourni les renseignements désirés ?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Eh bien, maintenant, à la lumière de ce document qui, je le répète, j'étais disposé à laisser de côté comme un document anonyme sans aucune signification, mais comme vous vous en êtes emparé et avez dit qu'il semblait être un document authentique du National-Canadien.

M. GORDON: Non, je n'ai pas dit cela. J'ai dit que ce document semblait être une partie d'un rapport, et qu'il avait été volé.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il semble avoir été volé des dossiers du National-Canadien, et vous avez accusé M. Fisher d'avoir été de connivence avec quelqu'un à ce sujet ?

M. GORDON: Non, je ne l'ai pas fait.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A la lumière de ce document, si des renseignements de cette nature sont rendus disponibles, je crois que le Comité a le droit de savoir quelle est la situation de ces sociétés de camionnage. Perdent-ils de l'argent? S'il en est ainsi, je soutiens que c'est une concurrence très injuste à l'égard des entreprises de camionnage privées.

Le PRÉSIDENT: Quelle raison avez-vous de le croire, quand ceci n'est qu'une partie d'un rapport ?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Parce que les opérations d'une société ont changé toute la situation. Toutes ces firmes perdaient de l'argent, et la Midland-Superior a réalisé des bénéfices suffisants pour compenser toutes ces pertes. S'il en est ainsi, et si ces firmes continuent d'accuser des déficits, je prétends qu'on livre une concurrence injuste à l'industrie du camionnage, ainsi qu'aux employés de cette industrie. Dans ce cas, ces sociétés subissent des pertes, mais ce sont les contribuables qui les portent. Cependant, la situation est différente dans le cas d'une société privée de camionnage. Si elle subit des pertes, elle devra abandonner les affaires. Je ne voudrais pas voir cette pratique s'implanter. On a donné l'assurance au Comité l'an dernier que le National-Canadien n'exploiterait pas des services de camionnage à perte.

M. PICKERSGILL: Monsieur le Président, j'invoque le règlement. Plus tôt cet après-midi le Comité a décidé que nous avions terminé l'étude de la partie du rapport qui a trait au camionnage, y compris la discussion relative à ce document anonyme. Il me semble qu'un h.d. ne devrait pas avoir le droit de rouvrir la discussion de cette question. Le Comité a décidé, et c'est un article bien connu du règlement de la Chambre que, lorsqu'une décision a été prise, on ne saurait y revenir. Je propose que nous nous en tenions au programme, au lieu de laisser certains membres servir leurs intérêts personnels.

Le PRÉSIDENT: Quel est votre bon plaisir ? Passerons-nous à la rubrique suivante?

M. BROOME: Au sujet de l'observation de M. Pickersgill quant à la question d'intérêts personnels, je lui ferai remarquer qu'il s'aventure sur un terrain glissant.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Le Comité est maintenant saisi régulièrement de ce document. Nous avons commencé l'étude de cette question à 8 heures et nous ne l'avons pas abandonnée depuis. Nous ne pouvions pas avant cela étudier ce document régulièrement parce qu'alors nous ne le considérions que comme un document anonyme.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi le prisez-vous tant maintenant; il ne porte aucune signature?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): En outre, en ce qui concerne l'appel au Règlement je ferai observer qu'il n'est pas question d'adopter quoi que ce soit officiellement. On a convenu de la chose dès le début. Nous devrons encore étudier le budget, et si c'est votre désir nous pourrons étudier la question à ce moment-là. Cependant, je crois que le moment présent est le moment opportun.

Le PRÉSIDENT: Nous n'aurons aucun plan de procédure, non plus, si vous ne tenez pas compte des questions que nous avons déjà étudiées.

M. Pickersgill a invoqué le règlement afin de souligner que l'étude de la question des services de camionnage était terminée. Or, si le Comité décide d'y revenir, il devra prendre une décision en ce sens. Quant à moi je déclare que l'étude de la question des services de camionnage est terminée. Je le répète ce document n'est qu'une partie d'un rapport. On ne s'entend pas quant à savoir s'il est véritablement déposé ou non. Quel est votre désir ? Maintenez-vous la décision du Président ?

M. CARTER: Je n'ai jamais accepté que ce document soit déposé en vue d'en autoriser l'étude. J'ai compris qu'on proposait de l'annexer en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui, et qu'il n'y aurait pas d'autre discussion à ce sujet, — que le Comité n'en était pas saisi en vue de l'étudier, et que ce n'était qu'une partie de quelque chose.

Le PRÉSIDENT: Tous ceux qui sont en faveur de continuer, levez la main.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): De continuer, mais à partir d'où, monsieur le président ?

Le PRÉSIDENT: A partir du personnel. Tous ceux qui sont opposés?

Adopté.

M. FISHER: Il y a une deuxième question de privilège que M. Browne a posée et dont on n'a pas encore disposé. Il a fait observer que dans sa déclaration M. Gordon a dit que les membres du Parlement s'étaient montrés irréfléchis, injustes et malicieux dans leurs commentaires à la Chambre.

M. GORDON: Le hansard a-t-il justifié cette déclaration ?

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez une copie de votre propre déclaration.

M. GORDON: Je l'ai examinée très attentivement et je n'y trouve pas ces mots.

M. HORNER (*Acadia*): On en a fourni une copie aux journaux. Ils pourront vérifier.

M. GORDON: Après la réunion du Comité, oui. J'ai rédigé cette déclaration à minuit hier soir et je l'ai examinée bien attentivement, — à quels mots avez-vous des objections?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si mes souvenirs sont exacts vous avez dit qu'on avait fait des déclarations irréfléchies, injustes et malicieuse à la Chambre des communes.

M. GORDON: J'aimerais voir le hansard. Je ne trouve pas ces mots dans cette déclaration. J'ai déclaré au Comité cet après-midi :

> Monsieur le Président, il n'est pas extraordinaire de voir un groupe minoritaire et irresponsable conduire une campagne de dénigrement et d'abus

> contre quelqu'un dont les fonctions l'obligent à prendre des mesures et à assumer la responsabilité de changements importants apportés dans les méthodes et coutumes établies depuis longtemps. Les gens qui prennent des initiatives sont toujours exposés à ces dangers qu'évitent si facilement ceux qui se laissent guider par le principe du moindre effort.

Je n'ai fait aucune allusion à un membre du Parlement dans ce passage. Il y est question d'un groupe minoritaire et irresponsable, et je songeais à toute la critique qu'on a faite.

M. PICKERSGILL: J'aimerais invoquer le règlement ici. Je ne sais trop quand on a posé cette question de privilège, mais j'étais présent ici pendant toute la durée de la déclaration que M. Gordon a faite au Comité, et je n'ai entendu personne poser la question de privilège au moment où il a fait la déclaration. En outre, je ferai observer au Comité et à vous, monsieur, que c'est un article bien connu du règlement de la Chambre que toute question de privilège doit être posée immédiatement et non pas quelque temps plus tard. M. Gordon a parlé, M. Wilson a parlé, et ensuite un certain nombre de députés, y compris moi-même, ont pris la parole, alors qu'à six heures moins cinq j'ai dû me retirer. Jusqu'à ce moment là on n'avait posé aucune question de privilège. On ne l'a pas posée immédiatement après que ces paroles furent prononcées, et en conséquence je suis d'avis que l'h. député viole le règlement en la posant maintenant.

M. GORDON: Puis-je ajouter que dans la lettre de M. C. Smith, vice-président de la Fraternité des employés préposés à l'entretien de la voie, que j'ai citée, je trouve le passage suivant :

> Depuis quelques semaines vous avez été l'objet d'attaques soutenues et malicieuses de la part de certains membres du Parlement et de certains journaux.

Il s'agit d'une déclaration de M. Smith.

M. BROOME: Monsieur le Président, au sujet de la question de privilège qu'on a posée . . .

M. PICKERSGILL: J'en ai appelé au règlement.

M. BROOME: Au sujet de l'appel au règlement, je ferai observer que dans un comité comme le nôtre on n'applique pas le règlement de façon aussi rigoureuse qu'à la Chambre, je crois.

Le PRÉSIDENT: Que voulez-vous dire, que nous ne le faisons pas ?

M. BROOME: Nous prenons un peu plus de latitude.

Le PRÉSIDENT: De quelle manière ?

M. BROOME: Je dirais quant à la manière de poser la question de privilège. Cependant, si vous voulez bien me laisser terminer ma déclaration, monsieur le Président, je vous indiquerai peut-être un moyen d'en sortir. Je suis bien certain que M. Gordon ne voudrait pas que des déclarations comme celles qu'a relevées M. Browne figurent au compte rendu, et je ne doute pas que M. Gordon retirerait ces paroles si un membre est convaincu qu'elles le visent, parce qu'elles ne sont pas de nature à établir de bonnes relations entre notre Comité et M. Gordon. On y parviendrait si M. Gordon, peut-être demain, voulait bien déposer un état concernant les services de camionnage, ce qui lui fournirait l'occasion de présenter un rapport complet sur les services de camionnage des chemins de fer Nationaux du Canada et leur programme à ce sujet, et c'est ce qui importe pour nous.

Le PRÉSIDENT: On l'a fait cet après-midi, n'est-ce pas?

M. BROWNE: (*Vancouver-Kingsway*): On n'a pas présenté d'état financier.

M. PICKERSGILL: Le président n'a fait aucune déclaration.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'ai décidé que l'étude de la question des services de camionnage était terminée, et vous m'avez appuyé. Pour ce qui est de M. Gordon, à moins que vous ne trouviez dans le compte rendu qu'il a déclaré que les membres du Parlement étaient irresponsables, — plutôt qu'un groupe minoritaire était irresponsable —, il n'y a pas lieu d'invoquer la question de privilège. Comme M. Pickersgill, un parlementaire averti, l'a déclaré, la question de privilège doit être posée immédiatement après que la déclaration a été faite, soit à la Chambre des communes soit au Comité, et le moment de la poser était à ce moment-là. Ainsi je déclare la question irrecevable.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La déclaration de M. Gordon a pris le Comité par surprise, je crois.

Le PRÉSIDENT: Elle vous a peut-être pris par surprise.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Il a remis des copies de cette déclaration aux journaux. Il s'est assuré qu'elles étaient remises aux journaux, et non aux membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: Qua-t-il dit en ce qui concerne les membres ?

M. GORDON: Je n'ai remis aucune copie aux journaux.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'ai soulevé la question aussitôt que j'en ai entendu parler à huit heures. J'ai posé la question dès mon retour à huit heures.

Le PRÉSIDENT: M. Pickersgill a quitté la salle du Comité à six heures moins dix et M. Gordon avait parlé longtemps avant son départ.

M. HORNER (*Acadia*): Il a lui-même déclaré qu'il était parti à moins cinq.

M. CATHERS: Monsieur le Président, vous avez rendu votre décision et je crois que nous devrions nous y conformer.

M. FISHER: Ainsi vous avez déclaré la question de privilège irrecevable.

Le PRÉSIDENT: A moins que vous ne puissiez établir que la déclaration visait des membres du Parlement, elle est irrecevable, mais d'après notre compte rendu il a dit qu'il s'agissait d'un groupe peu nombreux et irresponsable.

M. PICKERSGILL: De membres peu vigilants, qui ne peuvent faire leurs interventions au moment opportun.

M. HORNER (*Acadia*): Pauvre petit vieux Jackie! Si on nous avait remis une copie, comme on aurait dû le faire, vu qu'on en a fourni une aux journaux, nous aurions pu suivre la déclaration d'un peu plus près. Il s'agit d'un rapport de 60 minutes, et il est évident que nous n'avons pas pu l'assimiler.

M. MCPHILLIPS: J'ai été atteint par une bourrasque de côté, et je suis fermement convaincu que le président du National-Canadien l'a fait délibérément. Et en outre je dirai que je ne partage pas votre avis quand vous affirmez que tout ce qui se fait au Comité doit l'être comme si nous étions à la Chambre. Je vous ferai observer, monsieur le Président, que si vous occupiez le fauteuil à la Chambre vous ne pourriez pas être aussi partial que vous l'êtes ce soir.

Le PRÉSIDENT: Votre réflexion porte atteinte à l'honneur du fauteuil présidentiel, et si vous étiez à la Chambre on ne vous permettrait pas de parler en ces termes au Président, non plus.

M. MCPHILLIPS: Nous ne sommes pas à la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT: Vous ne ferez pas de chahut au Comité, non plus, parce que vous ne pourriez pas le faire à la Chambre des communes, et vous ne pourriez pas y parler en ces termes au Président, car je considère qu'ils portent atteinte à l'honneur de la présidence.

M. PICKERSGILL: L'explosion du représentant de Victoria est une des choses des plus honteuses dont j'ai jamais eu connaissance.

M. HORNER *(Acadia)*: On ne saurait le regarder sans être bouleversé.

M. PICKERSGILL: On s'en est pris délibérément à la présidence, Votre Honneur, parce que vous avez appliqué un règlement qui a été appliqué longtemps avant que le représentant de Victoria n'entre au Parlement.

M. MCPHILLIPS: Au moins je suis avocat, et non pas simplement un sacré étudiant en droit.

Le PRÉSIDENT: Je suis heureux d'apprendre que vous êtes entré ici comme avocat, parce que nous ne l'aurions pas deviné à vous entendre.

M. MCPHILLIPS: Je ne vous demande pas de retirer ces paroles, mais si nous étions à la Chambre vous devriez les retirer.

Mlle LAMARSH: Je désire poser une question au sujet des pensions.

M. HORNER (*Acadia*): Je désire poser une question au sujet du personnel.

Mlle LAMARSH: Il ne s'agit pas de caisses de pension, mais de pensions. Tout ce qui a trait à l'établissement de caisses de pensions peut attendre.

M. HORNER (*Acadia*): Nous étudions la question du personnel.

Mlle LAMARSH: Ma question a trait aux membres du personnel et à leurs pensions.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, Mlle LaMarsh, il y a une rubrique un peu plus loin qui a trait aux pensions.

Mlle LAMARSH: Pas aux caisses.

Le PRÉSIDENT: Je le pense, oui.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le Président, je me demande si le président du National-Canadien peut dire au Comité jusqu'à quel échelon de la direction on paie les dépenses encourues relativement à l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada

M. GORDON : Toutes les dépenses légitimes encourues par qui que soit dans l'accomplissement de ses fonctions au service de la société sont remboursables. D'après le système en vigueur toute personne qui encourt des dépenses légitimes au service de la société présente un compte de dépenses qui est approuvé par son supérieur immédiat, et il en est ainsi de même jusqu'à l'échelon du président.

M. HORNER (*Acadia*): Dois-je croire alors que le président approuve tous les comptes de dépenses ?

M. GORDON : Non, j'ai dit le supérieur immédiat de l'employé qui présente ce compte de dépenses. C'est son chef, autrement dit, son chef immédiat, et il en est ainsi

tout le long de la ligne. Par exemple, j'approuve les comptes de tous les vice-présidents et les vice-présidents approuvent les comptes des directeurs généraux.

M. HORNER (*Acadia*): Et les directeurs généraux approuvent les comptes des surintendants ?

M. GORDON: Oui, et il en est ainsi à tous les échelons. C'est le chef immédiat reconnu.

M. HORNER (*Acadia*): Quelles dépenses peuvent être approuvées légalement? Pouvez-vous en donner une idée au Comité ?

M. GORDON : Toute dépense qu'un employé doit faire en exécutant le travail de la société.

M. HORNER (*Acadia*): Par exemple . . .

M. GORDON: Au service de la société.

M. HORNER (*Acadia*): Par exemple, le vice-président ou le surintendant pourrait prendre un wagon particulier et parcourir sa propre région pour en faire l'inspection en se servant de wagons d'inspection ou de quelque chose de ce genre, et porter ces frais au compte des dépenses ?

M. GORDON: Oui, il pourrait le faire s'il était alors au service de la société.

M. HORNER (*Acadia*): J'imagine qu'il serait assez difficile de déterminer s'il faisait simplement une inspection de routine, s'il était occupé au service de la société ou s'il faisait la chasse aux oies.

M. GORDON: Le fonctionnaire qui est son supérieur immédiat sait d'ordinaire ce qu'il fait. C'est ainsi qu'on procède dans toute entreprise commerciale, à ma connaissance. Je devrais ajouter aussi qu'à chaque réunion mensuelle du Conseil d'administration on examine et on approuve le total de tous les comptes de dépenses.

M. HORNER (*Acadia*): Pouvez-vous donner une idée au Comité, — et je ne veux pas dire votre compte de dépenses, ce sont les totaux qui nous intéressent, — quel serait le montant pour l'année 1960, ou quelque chose de semblable ?

M. GORDON: Je n'ai pas ces chiffres sous la main. Je note votre question et j'essaierai de vous obtenir ces chiffres. Vous désirez obtenir le montant global des dépenses encourues au service de la société au cours de l'année?

M. HORNER (*Acadia*): Oui, si je pouvais obtenir ce renseignement.

M. GORDON : Voulez-vous me permettre d'aller aux renseignements et j'essaierai de vous répondre demain matin.

M. HORNER (*Acadia*): J'aurais encore quelques questions à poser, mais je vais céder ma place à quelqu'un d'autre. J'aurai l'occasion de me reprendre plus tard, j'espère.

M. FISHER: J'aimerais poser une question à M. Gordon au sujet d'une réponse qu'on m'a donnée à la page 4442 du hansard. Voici la question:

> 1. En 1957, 1958, 1959 et 1960, le National-Canadien a-t-il fourni, pour la propriété du président, à Luster Lake (P.Q.), des matières comme du naphte de pétrole, ou des services de buanderie, de menuiserie et de plombrie ?
>
> 2. Dans le cas de l'affirmative, quels ont été les frais comptés et payés au cours de chacune de ces années pour ces matières et services ?

Réponses :

1 et 2. M. Gordon nous informe qu'il a acheté les articles du National-Canadien :

Naphte et essence 1957, $9.68; 1958, $41.23; 1959, $15.17; 1960, $14.85. Buanderie — il n'existe aucun renseignement pour 1957 et 1958; 1959, $30.83; 1960, $27.21.

Matériaux 1957, $7.60; 1958, $25.60; 1959 et 1960, $378.29.

Main-d'œuvre 1957, $90.00; 1958, $20.00; 1959 et 1960, $430.78.

Voici ma question, M. Gordon: Combien de membres de l'exécutif du National-Canadien jouissent du droit ou de cette coutume de faire charger certains services et marchandises fournis aux hauts fonctionnaires du chemin de fer ?

M. GORDON : Tout dépend des circonstances. Toute personne qui a une entente de courtoisie peut obtenir des marchandises du National-Canadien, qu'elle payerait naturellement, comme je l'ai fait.

M. FISHER: Eh bien, par exemple, est-ce qu'un chef de train, un surintendant adjoint, ou quelqu'un à cet échelon, le pourrait ?

M. GORDON: Je ne sais pas s'il existe de tels cas ou non. Tout dépendrait de la situation particulière. S'il s'agissait d'une question de commodité pour la société, il le pourrait, je crois. Incidemment, il s'agit d'accommoder la société.

M. FISHER: Si j'ai soulevé cette question, monsieur le Président, ce n'est pas parce que je pense qu'elle est d'une importance particulière, mais j'ai consulté divers sous-ministres ou leurs adjoints au sujet de cette coutume, et ils me disent qu'elle n'existe pas dans les ministères. L'Auditeur général a signalé plusieurs cas de hauts fonctionnaires qui y ont recouru dans le passé, et j'ai simplement voulu y attirer l'attention du Comité et m'en tenir à cela, à moins que M. Gordon ne veuille nous indiquer l'utilité de cette pratique.

M. GORDON: Dans ce cas particulier il s'agit d'un incident si peu important que je ne sais trop comment le décrire. Je possède une petite propriété au lac Lustre pour ma commodité, et aussi parce que c'est le seul endroit où je peux mener une vie privée. Je passe les fins de semaine au lac Lustre de temps à autre, mais ce lac est si isolé qu'on ne peut y trouver de main-d'œuvre locale. En passant par Ottawa je dois me procurer de l'huile de naphte. C'est une huile blanche dont on se sert dans les lampes Coleman. Le poste d'essence du National-Canadien a un dépot de naphte, ainsi j'ai demandé à l'employé de remplir mon bidon de 5 gallons à sa pompe. J'obtiens mon naphte et je le paie.

Pour ce qui est du blanchissage, j'ai un compte mensuel au Château Laurier. J'ai toutes sortes d'occasions d'aller à cet hôtel et lorsque je reviens du camp le soir il m'arrive d'avoir des chemises à faire laver. Je les laisse et je paie le blanchissage de la façon régulière.

Pour ce qui est de la main-d'œuvre dont il est question, il y a peut-être eu erreur. J'ai eu un feu au lac Lustre et le surintendant en faisant faire les réparations nécessaires a eu recours aux services de quelques employés du National-Canadien et m'a envoyé le compte. J'ai été très reconnaissant, monsieur Fisher, qu'on m'ait signalé la chose, parce que j'ai constaté en examinant le compte que la main-d'œuvre du National-Canadien m'avait coûté quatre fois plus cher que si j'avais employé des ouvriers d'Ottawa. Maintenant je me procure la main-d'œuvre à meilleur compte. Vous pouvez être certain que je ne laisserai pas cette pratique s'implanter. Je puis faire faire le travail meilleur marché.

Si vous voulez que je vous en donne l'assurance je déclare solennellement que le National-Canadien n'a accompli aucun travail pour moi ni ne m'a fourni de matériaux qui n'ont pas été pleinement payés. Cette question de commodité m'oblige en plus à toujours être disponible. Même quand je suis à mon camp, en fin de semaine, lorsqu'il y a quelque chose de pressé, il faut que je sois disponible. Je me rappelle que la dernière fois que je me suis rendu au lac Lustre j'ai passé tout mon temps à étudier des documents en vue des séances de ce Comité, de sorte que je travaille pour le chemin de fer même lorsque j'essaie d'avoir un peu d'intimité.

M. BROOME: Ce genre d'interrogatoire ne me plaît guère. Je crois que c'est de la bien petite bière.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, nous jouissons d'une grande latitude. Nous avons parlé de tant de chose, — de blanchissage et de tout le reste.

M. FISHER: C'est peut-être de la petite bière, mais je voulais savoir si c'était la coutume parce que . . .

M. GORDON: Non, ce n'est pas une coutume. Je suppose que ce serait une coutume si cette pratique s'appliquait à tous les employés du chemin de fer. Non, il y a peut-être un élément de courtoisie et d'aide plus marqué dans le cas du président que pour les autres, vu qu'il est toujours d'appel. Je suis en devoir tout le temps et lorsque je passe par Ottawa ou que je me rends à des stations isolées, il est vrai que le surintendant aime s'occuper de moi, et il me rend des petits services et voit à assurer mon confort. Il ira chercher mon blanchissage et le paiera. Je ne sais même pas s'il le fait alors qu'il est libre. J'ai peut-être eu tort à ce sujet. Mais je fais faire mon blanchissage et je le paie. J'aimerais faire observer dans mon propre intérêt et dans celui de ma femme en sa qualité de maîtresse de maison, que la somme de $10 par année pour le blanchissage ne représente pas le degré de propreté qui règne au lac Lustre. Ça veut simplement dire que j'ai fait laver quelques paires de chaussettes et quelques chemises.

M. FISHER: J'aimerais demander à M. Gordon s'il se rappelle le communiqué de presse que lui et M. Crump ont émis après la signature de la convention de travail au mois de mai ?

M. GORDON: Oui, je me la rappelle, mais je n'en ai pas une copie en main. En avez-vous une copie ?

M. FISHER: A la lumière de la déclaration que M. Gordon a consignée au compte rendu cet après-midi au nom de M. Smith, j'ai cru bon de consigner au compte rendu également un extrait tiré du magazine «Canadian Transport», de juin 1961, dans lequel on publie un article de fond intitulé «Puissance de ces syndicats». Cet article cite de bons extraits de la déclaration conjointe émise par M. Crump et M. Gordon, et la commente dans les termes suivants :

> On devrait se rappeler ces citations au cours des prochaines négociations et dans tous les efforts qu'on fera en vue de renforcir les syndicats, car les citations reconnaissent ouvertement que les chemins de fer, en leur qualité de représentants des grosses entreprises sont au premier plan de la lutte visant à affaiblir les syndicats ouvriers.

J'aimerais vous demander, monsieur Gordon, si vous espérez avoir ou si vous avez l'intention de maintenir de bonnes relations avec vos employés, comment y parviendrez-vous lorsque vous obtenez ce genre de réaction de ce syndicat que vous considérez comme le plus puissant de ceux qui groupent vos employés ?

M. GORDON: Je ne saisis pas la question. Vous avez parlé d'une déclaration de M. Crump et de moi-même dans laquelle nous avons exprimé nos vues sur ce différend

ouvrier. Ce sont nos vues. Vous avez une opinion à ce sujet, ou quelqu'un d'autre en a peut-être une; c'est votre droit, mais je ne comprends pas votre question.

M. FISHER: Voici un fait qui semble démontrer que la Fraternité canadienne d'employés de chemin de fer, de transport et d'ouvriers en général s'oppose énergiquement à cette déclaration particulière, ce qui est leur droit, vous le reconnaîtrez. Mais je vous le demande, quand vous obtenez une réaction de ce genre, est-ce là le moyen de remonter le moral des employés ?

M. GORDON: Non, ce n'est ce que je pense au sujet du relèvement du moral. La question n'est pas en jeu. Il s'agit d'une déclaration qui porte sur le règlement du différend ouvrier qui a eu lieu à une certaine date, et nous avons fait une déclaration indiquant ce que nous pension du règlement de ce différend en particulier. C'est une déclaration de fait.

M. FISHER: Vous dites que la déclaration que vous et M. Crump avez faite est une déclaration de fait ?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Très bien.

M. GORDON: Comme vous avez cité un passage de cette déclaration, je crois que vous devriez terminer la citation de M. Hall qu'on a portée à mon attention; ce dernier a traité cette question à une conférence de presse tenue à Winnipeg aujourd'hui:

> M. Hall a dit que durant la séance tenue à huis-clos ce matin, il a averti les délégués qu'il y aurait lieu d'être très prudent au cours des prochaines négociations avec les chemins de fer, qui doivent avoir lieu plus tard cette année. Il est d'avis que tant les chemins de fer que les journaux les critiqueront s'ils faisaient de nouvelles demandes cette année. Il a indiqué que les syndicats ne sont pas responsables de la situation présente, mais qu'il faut l'attribuer entièrement à la longueur de temps qu'on a mis à rendre une décision au sujet de leurs dernières demandes. Il a également exprimé l'espoir qu'on pourrait trouver d'autres moyens de régler les différends entre les chemins de fer et leurs employés vu que les méthodes actuelles prennent trop de temps. Il a terminé en disant qu'on servirait mieux les intérêts du pays si l'on pouvait régler ces différends en moins de temps.

Et ceci est contraire aux principes généraux qui sont énoncés dans la déclaration dont vous avez parlée.

M. FISHER: Vous avez dit dans votre déclaration cet après-midi qu'on pouvait attribuer cette inquiétude ou ce fléchissement du moral à, entre autres raisons, la longueur des négociations. Pourriez-vous nous indiquer quelles sont, à votre avis, les principales raisons de la longueur interminable de ces négociations, pourquoi elles durent jusqu'à 18 mois.

M. GORDON: Je ne vois pas d'inconvénient à vous faire part de mon opinion à ce sujet. Je suis d'avis que ces négociations traînent en longueur parce que les syndicats aussi bien que la direction se rendent compte que le gouvernement juge qu'il ne peut pas, à cause de l'intérêt public, laisser les intéressés recourir à une épreuve de force. C'est ce que le gouvernement a déclaré à plusieurs reprises. En conséquence les syndicats jugent qu'ils peuvent sans crainte présenter leurs demandes, et la direction se croit justifiée de résister à ces demandes même en présence d'une menace de grève. Telle est la situation en ce moment, et ces observations s'ajoutent à ce que M. Crump et moi avons dit dans notre déclaration. Ce que nous y avons dit c'est que les lois actuelles ne protègent aucunement contre toute action arbitraire de leur part.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La déclaration que vient de faire M. Gordon me semble conforme avec une déclaration que le gouvernement a faite à la Chambre pendant que le différend était en cours. Si je ne m'abuse le gouvernement est d'avis qu'on doit laisser les négociations collectives suivre leurs cours, et que c'est ainsi qu'on doit régler ces différends. Il est vrai que tout en étant d'avis qu'on ne servirait pas l'intérêt public en laissant la grève se déclarer à ce moment-là, il a insisté pour que les chemins de fer continuent de fonctionner. L'attitude fondamentale prise par le gouvernement à ce sujet fut qu'on devrait régler ce différend au moyen de négociations collectives, et jamais il n'a été question de permettre une épreuve de force entre les chemins de fer et leurs employés.

M. BROOME: Je crois que le seul moyen d'en arriver à de réelles négociations collectives libres, c'est de laisser toute liberté d'action à la direction et aux syndicats. Comme M. Gordon l'a déclaré, si les deux parties en cause savent qu'il pourra y avoir grève, alors on aura plus de chance de résoudre le différend au moyen de négociations collectives que si les intéressés pensent que le gouvernement sera l'objet de pressions de toutes les parties du pays, du cultivateur des Prairies et du fabricant de l'Est, afin qu'il empêche la grève à tout prix. Le président a raison de parler comme il l'a fait, et c'est effectivement ce qui est arrivé pour lier les mains de la direction et faire surgir la situation que nous connaissons. Il faudra que cette affaire aboutisse un jour ou l'autre.

M. FISHER: Je désire signaler de mon côté que je suis bien convaincu que les mains des syndicats étaient liées également.

M. GORDON: Parfaitement, et c'est ce que je viens de dire. La présente difficulté persistera tant que l'industrie des chemins de fer ne pourra pas utiliser les remèdes auxquels recourent d'ordinaire l'industrie et les ouvriers. Lorsqu'une société dans cette industrie est aux prises avec un différend ouvrier, si la direction est d'avis que les ouvriers ne sont pas raisonnables, ou si les ouvriers pensent que la direction ne se montre pas raisonnable, alors ils ont un recours qui est la grève. Personne n'a dit que dans le cas des chemins de fer on avait empêché la grève. Je ne prétends pas que la direction a toujours raison. Je dis simplement que lorsqu'il y a désaccord entre les ouvriers et la direction au sujet du niveau des salaires, par exemple, que les remèdes qu'on applique d'ordinaire à l'industrie en général ne sont pas appliqués dans le cas de l'industrie des chemins de fer.

M. FISHER: Le paragraphe en question se trouve dans le communiqué Crump-Gordon, et il n'est que juste de dire que le public se rend compte que les chemins de fer ne pourront résister à la puissance de ces syndicats tant que les lois actuelles tendent à les protéger contre toute mesure arbitraire de leur part. J'aime beaucoup plus les explications, ou l'analyse que M. Gordon nous a faite ce soir, parce qu'elles me semblent plus justes que le paragraphe en question.

M. GORDON: C'est possible. Nous avons préparé cette déclaration à la fin d'une séance plutôt difficile, alors qu'il y avait encore de la poudre dans l'air, immédiatement après les événements; ce qui ne serait peut-être pas arrivé après un moment de réflexion. Je ne retire pas cette déclaration. Je l'approuve. C'est une déclaration conjointe de M. Crump et de moi-même. Je viens de répéter la même chose mais je me suis peut-être exprimé de façon un peu plus diplomatique.

M. HORNER (*Acadia*): Lorsqu'il est question de changer et de déplacer le personnel, et de fermer des services de terminus et ainsi de suite, est-ce que le chemin de fer accepte une certaine responsabilité à l'égard des pertes de biens que subissent les employés ?

M. GORDON: Cette question fait l'objet de négociations, et M. Wilson s'en occupe présentement. Je lui demanderais de vous répondre.

M. WILSON: Il s'agit d'une question que les employés itinérants ont soulevée, et je crois avoir expliqué plus tôt aujourd'hui que leurs syndicats ont demandé à la société d'assumer la responsabilité des pertes de biens, ou des pertes à l'égard de biens qu'un particulier pourrait être obligé de vendre. Nous avons eu plusieurs discussions avec les représentants des syndicats à ce sujet, et la fraternité des mécaniciens a effectivement demandé l'établissement d'un bureau de conciliation. Nous avons constaté que la fraternité des préposés de train a également demandé l'établissement d'un bureau de conciliation. Ce sont toutes des questions que ce bureau de conciliation étudiera, mais je ne saurais prévoir quel en sera le résultat. C'est une demande des syndicats, qui fait présentement l'objet de négociations.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne veux pas me prononcer pour ou contre les demandes des syndicats mais vous déclarez que les chemins de fer ne se reconnaissent aucune responsabilité à ce sujet. Ai-je raison ?

M. GORDON: Je ne crois pas que nous servirions les intérêts des employés si nous cherchions à nous prononcer maintenant sur une question qui est à l'étude.

M. HORNER (*Acadia*): Je croyais qu'on avait rendu une décision à ce sujet? S'il n'en est pas ainsi, je n'en dirai pas davantage.

M. GORDON: Des négociations sont en cours.

M. FISHER: Monsieur Gordon, vous vous rappelez sans doute que j'ai posé une question sur ce que pensait le National-Canadien de l'avenir, et vous avez répondu qu'il n'était pas à propos de révéler des renseignements de ce genre. Je ne critique pas cette réponse, mais j'aimerais savoir si en ce moment le National-Canadien a encore sous contrat des experts-conseils comme la firme Woods et Gordon dans ce même domaine ?

M. GORDON: Eh bien, je répondrai non à cette question. Il n'y a rien en ce moment.

M. FISHER: Présentement vous n'avez pas retenu les services d'experts-conseils ou de firme comme la Woods et Gordon, ou Price et Waterhouse pour faire des études au sein des cadres de la direction relativement au personnel ?

M. GORDON: Au sujet de la main-d'œuvre, des salaires et le reste.

M. FISHER: Au sujet de la main-d'œuvre et du personnel.

M. BROOME: Nous avons retenu les services d'experts-conseils au sujet de notre plan de réorganisation générale, mais il ne s'agit pas d'une étude comme celle à laqulle vous songez. L'étude qui fait l'objet de votre question a trait aux niveaux des salaires comparativement à ceux d'autres industries. C'est à cela que vous songiez?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON : Nous n'avons rien de ce genre en cours présentement.

M. FISHER: J'aimerais me renseigner au sujet du fait, — du moins je prétends que c'est un fait, bien que je puisse errer dans mon interprétation —, qu'au cours des trois dernières années de négociations les chemins de fer semblent avoir modifié la norme ou la base des salaires de leurs employés. Je crois savoir que le juge Milvain n'a pas accepté l'analyse présentée par les chemins de fer, qui, si je ne m'abuse, différait de celle qu'on avait présentée au comité Thompson. Je me demande à quelle norme le chemin de fer en est arrivé maintenant au sujet de ce que devraient être les salaires, à son avis. Acceptez-vous la norme des denrées durables ?

M. GORDON : Non. La norme des denrées durables n'est pas une norme réaliste pour les chemins de fer. A deux reprises nous avons essayé de présenter à un bureau

de conciliation quelque chose qui pourrait en prendre la place, mais nous demeurons en désaccord avec nos amis les syndicats quant à ce qui constitue une norme appropriée.

M. FISHER: Maintenant qu'on a accepté le rapport Milvain, quel norme reste-t-il aux chemins de fer ?

M. GORDON: Aucune norme.

M. FISHER: Aucune norme du tout ?

M. GORDON: Sauf que les chemins de fer se servent de leur propre jugement quant au prix courant de la main-d'œuvre de différentes catégories que nous employons.

M. FISHER: Autrement dit, c'est la norme acceptée pour le moment?

M. GORDON: Je ne reconnais pas un seul instant que nous avons accepté la norme des denrées durables. Les syndicats nous ont fait des propositions et j'espère qu'un jour nous arriverons à nous entendre avec eux. Cependant, en ce moment il n'y a rien à l'étude.

M. FISHER: Je soulève cette question parce que il y a une couple d'années j'ai demandé s'il ne serait pas possible d'établir une classification des emplois au sein des chemins de fer afin d'en arriver à quelque chose qui serait universellement acceptable, mais depuis lors les négociations semblent avoir rencontré des difficultés. J'aimerais savoir si d'autres tentatives ont été faites en vu d'établir cette classification des emplois. Monsieur Wilson aurait-il quelques observations à nous faire à ce sujet?

M. WILSON: Il est certain que cette question de l'acceptabilité du standard des denrées durables comme norme a été en partie approuvée par les bureaux de conciliation. Néanmoins, ils ont tous reconnu les difficultés qui existent. Je ne désire pas entrer dans une foule de détails ici, mais un point marquant à ce sujet c'est que l'indice des salaires dans le cas de l'industrie des denrées durables il y a peu, s'il y en a, d'employés de bureau rémunérés mensuellement. En outre, les industries de denrées durables sont groupées au centre du Canada, tandis que nos employés sont répartis partout au pays; il y en a un grand nombre dans les provinces Maritimes, dans l'Ouest, et ailleurs. Un autre point à considérer c'est que les ouvriers de la production qui touchent des salaires élevés dans l'industrie des denrées durables sont compris dans le calcul du salaire horaire moyen des ouvriers de l'industrie des denrées durables tandis que les ouvriers de la production dans le cas des chemins de fer ne sont pas compris avec les employés qui ne participent pas directement à l'exploitation. Les employés de la production aux chemins de fer sont les employés itinérants de l'exploitation. On soustrait les gains des employés itinérants (exploitation) quand on calcule les gains horaires des employés qui ne participent pas à l'exploitation. Cependant, les employés de bureau à salaire mensuel sont compris, mais dans le cas de l'industrie des denrées durables il n'y a presque pas d'employés de bureau à salaire mensuel qui sont inclus, de sorte que vous comparez des choses qui ne sont pas semblables. C'est pour cette raison que nous avons essayé d'établir ce que seraient les taux courants de catégories comparables de travail dans les diverses régions géographiques du Canada. C'est cette preuve que nous avons présentée à la commission Milvain.

Sans aller trop loin, j'aimerais vous faire observer qu'en vertu des présentes mesures législatives, que vous connaissez tous, un bureau de conciliation n'est pas un tribunal impartial, comme on le proclame hautement. C'est un tribunal, nommé ou établi, qui se compose des représentants les plus partiaux que les sociétés peuvent trouver pour appuyer leur point de vue, des représentants les plus partiaux que les syndicats ouvriers peuvent trouver pour appuyer leur point de vue, et d'un président qui siège entre eux, et qui est choisi par le ministre du Travail. En vertu de la loi actuelle cet organisme n'a pas le mandat de trouver une solution juste, convenable ou défendable à un différend. C'est un bureau de conciliation à qui il incombe d'essayer

de trouver un terrain d'entente qui permettra de régler le différend et d'éviter une grève. C'est dans cette ambiance que les bureaux de conciliation préparent leurs rapports. En 1958 le ministre du Travail a adressé une demande aux chemins de fer et à toutes les industries qui relèvent de l'autorité fédérale, les priant de faire des propositions et des recommandations. Il a également demandé aux syndicats de faire connaître leur opinion sur les modifications à apporter à la loi sur les enquêtes en matière de relations et de différends industriels, afin d'améliorer la situation et le climat des négociations. Les chemins de fer, par l'entremise de l'Association des chemins de fer du Canada, — et il y en a plusieurs au Canada, on les énumère dans le mémoire et ils sont au nombre de 12 —, ont présenté leur point de vue au ministre, et les syndicats ont fait de même. A ma connaissance, il n'est rien résulté de ces démarches. Depuis lors, le comité législatif des Fraternités internationales des cheminots ont présenté un mémoire au gouvernement tous les ans sur ces problèmes particuliers. Ils ont demandé qu'on étudie la question de nouveau avec l'espoir qu'une nouvelle méthode aiderait à résoudre les différends ouvriers au sujet des salaires. Je crois que dans une atmosphère de collaboration avec les syndicats nous pourrions en arriver à une base quelconque comme vous le proposez, où nous pourrions nous entendre sur une norme qui serait plus comparable que celle des denrées durables *versus* les moyennes des employés non-itinérants. Pour notre part nous avons essayé de prendre l'ensemble des employés du chemin de fer et de les réorganiser en tenant compte de la répartition géographique des employés, de la proportion d'hommes et de femmes employés et ainsi de suite, et de comprendre les salaires des employés qui peuvent se comparer à ceux des employés de l'industrie des denrées durables. Nous avons inclus les employés de la production et avons soustrait les commis aux écritures rémunérés au mois. Nous avons présenté cette proposition officiellement aux syndicats, mais ils l'ont rejetée comme quelque chose qu'ils ne pouvaient accepter. Il nous faudra étudier toute cette question de nouveau si nous voulons en arriver un jour à nous débarrasser de ces longues et onéreuses négociations, toutes tendues, pour résoudre ces différends.

M. FISHER: Est-ce que les rapports entre les chemins de fer et leurs syndicats sont tels qu'ils permettent les négociations bilatérales, ou faut-il toujours qu'une tierce partie intervienne avant que vous puissiez accomplir quoi que ce soit ?

M. GORDON: J'ai réfléchi à cette question et je veux bien vous faire part de mes réflexions, en pensant plus ou moins tout haut. J'ai pensé depuis quelque temps que l'établissement de ce qu'on pourrait appeler un commission chargée de s'enquérir des faits pourrait aider à créer un terrain d'entente. Cette commission serait entièrement objective et ne serait censée se prononcer qu'en se fondant sur des faits et des normes bien analysés. J'ose croire qu'on pourrait établir une commission de cette nature, dont les frais seraient acquittés par les syndicats et les chemins de fer et, bien que les opinions n'engageraient ni les syndicats ni la direction, on aurait établi des faits qui seraient une excellente base à de véritables négociations collectives. Si une telle commission pouvait être établie et pourvue d'un personnel approprié, et surtout dirigée par un homme de grande réputation dont l'objectivité absolue serait reconnue par les deux parties en cause, alors nous cesserions de discuter en tous sens, comme nous le faisons, jour après jour et semaine après semaine au sujet des faits.

A mon avis, voici comment les choses se passent à ces bureaux de conciliation : les syndicats présentent un document et les chemins de fer le rejettent, et les syndicats à leur tour rejettent les documents présentés par les chemins de fer. L'autre jour lorsque vous m'avez signalé un document fourni par les syndicats, j'ai constaté que les chemins de fer en avaient un semblable. Il avait trait à des prévisions, — et le tout s'est résumé à ceci; après deux ou trois jours de discussion les syndicats ont dit que les prévisions du chemin de fer ne valaient rien, et les chemins de fer ont soutenu que les prévisions des syndicats étaient sans valeur. Ainsi nous avons fait partie nulle sur ce sujet et n'avons avancé à rien.

Si une commission chargée de découvrir les faits, qui ne relèverait pas du gouvernement, sauf pour en obtenir des données et des statistiques puisées dans des relevés du B.F.S., ou avec l'aide des syndicats, si une commission de cette nature pouvait prendre de l'importance, je crois que nous pourrions trouver un moyen de régler ces différends au sein de la famille, et ainsi en exclure le gouvernement et les autres et mettre fin à la confusion et aux supplications et à l'ingérence peut-être bien intentionnée qui a tellement nui au travail des syndicats et de la direction.

Je n'ai pas encore eu l'occasion de proposer ce projet ou plan, mais j'aimerais le soumettre aux syndicats un jour afin de voir si la chose est possible. Je suis convaincu que les négociations collectives ne peuvent avoir lieu que dans une atmosphère où les intéressés s'entendent au sujet des faits.

M. FISHER: A ce sujet, le Comité étudiera tous les aspects de ce problème, mais nous ne pourrons faire des propositions qu'au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada parce que, naturellement, les autres chemins de fer échappent à notre compétence. Étant donné ce fait, pourriez-vous me dire si vous avez des indices ou des espoirs que les autres chemins de fer, et particulièrement l'autre grand réseau ferroviaire, seraient disposés à collaborer à une mesure en ce sens.

M. GORDON: Je n'ai pas encore fait part à qui que ce soit du fruit de mes pensées. Je ne sais trop comment il serait accueilli. J'aimerais ajouter que j'ai lu dans un document préparé par les syndicats, — j'en ai un exemplaire en main —, quelque chose d'intéressant. Vous vous rappelez qu'on n'a pas permis aux syndicats de se présenter à la Commission royale d'enquête sur les transports, vu que la commission était d'avis que son mandat ne comprenait pas les différends ouvriers ni les questions de salaire. Cependant, les syndicats ont présenté un mémoire à la commission royale et elle l'a accepté pour fins d'étude, mais ledit mémoire n'a pas été compris dans le rapport.

Cependant, j'ai en main le passage que j'ai cité dans le mémoire que j'ai préparé. C'est une partie du mémoire des syndicats internationaux des chemins de fer et elle se lit ainsi qu'il suit. Ce passage est tiré de son contexte, et je vous le dis immédiatement, mais j'aimerais vous signaler ce point en particulier :

> Par une norme de salaire nous entendons un principe ou une série de principes qui énoncent tous les facteurs dont on doit tenir compte en établissant les salaires, et par déduction toutes les autres conditions importantes de travail des employés de chemin de fer. Il est essentiel que le critère incorporé dans une norme soit tel qu'on puisse l'exprimer dans une formule mathématique quelconque. Cette formule devrait être aussi simple que possible et facilement comprise. Ainsi, une norme fournit un moyen objectif de déterminer les salaires d'une manière comprise par tous, et qui n'est pas facilement mal interprétée.
>
> Si une norme ne peut pas être facilement exprimée dans une formule mathématique, elle sera moins susceptible d'être une norme objective. Différentes personnes interpréteront des critères de diverses manières. La formule doit être relativement simple, pour la même raison, afin que cette grande diversité d'interprétation de la norme soit si peu justifiée qu'elle cesse, de fait, d'être une norme.

Je cite ce passage en l'approuvant, sauf pour dire que le principe d'essayer de trouver une norme objective me semble encore au stade de la discussion du moins de la part des syndicats.

M. FISHER: Vous parlez de ce projet comme du fruit de votre cerveau. Avez-vous l'intention de le lancer dans le public avant d'entamer les prochaines négociations ?

M. GORDON: Je ne sais pas. Ces derniers temps je ne sais trop quelles initiatives je puis prendre.

M. MCPHILLIPS: Monsieur Wilson a fait des commentaires intéressants il y a quelques instants. Comme lui je pense que la norme de l'industrie des denrées durables ne convient pas très bien aux employés de chemin de fer, mais lorsqu'il a déclaré qu'il ne connaissait pas d'industrie comparable, je me suis demandé s'il avait songé à l'industrie du téléphone. Voici une industrie qui compte des équipes nombreuses, des équipes d'évaluateurs, le personnel du téléphone, les épisseurs de fils métalliques, des percepteurs et le reste. Est-ce que ces employés ne se comparent pas aux employés non-itinérants des chemins de fer ?

M. WILSON: Je ne le crois pas. La liste des catégories d'employés compris dans la convention des employés non-d'exploitation est très longue. Elle comprend toute la gamme à partir des porteurs aux gares jusqu'aux camionneurs, aux portefaix, aux garçons de wagons-lits, aux garçons de bureau, aux opérateurs de machines de bureau, aux préposés à l'entretien de la voie, aux équipes en service sur la voie, aux machinistes, aux plombiers, aux fabricants de chaudières dans les ateliers, et ainsi de suite. C'est un groupe global.

M. MCPHILLIPS: Est-ce que la société de téléphone ne comprend pas tous les employés de métiers y compris les messagers et les porteurs ?

M. GORDON: Il y a une question qui nous cause des difficultés diaboliques, c'est que les syndicats des employés non-d'exploitation, par exemple, conduisent les négociations sur le plan national. Ce qui veut dire que toute entente conclue est d'application nationale. Vous savez aussi bien que moi que le niveau des salaires en Colombie-Britannique diffère du niveau des salaires à Terre-Neuve ou dans l'Île-du-Prince-Edouard. Cependant nous sommes obligés d'accorder la même proportion, ou le même degré d'augmentation de salaire lorsque nous signons une convention. Il en résulte toutes sortes de difficultés pour la direction du chemin de fer. Je reconnais qu'il se présentera des cas bien différents ici et là. Dans une région hautement industrialisée comme Montréal, nous pourrons être obligés de payer le plein montant des taux en cours parce que les négociations sont conduites sur le plan national, tandis qu'à Terre-Neuve ou à l'Ile-du-Prince-Edouard nous nous trouverons à payer plus que les taux en cours, même beaucoup plus. J'ai reçu des protestations de l'Île-du-Prince-Édouard, rédigées sur un ton de colère, disant que nous ruinions l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard en payant des salaires si élevés. Cependant, c'est là une des difficultés qui surgissent. Par ailleurs, si nous établissions un système de taux régionaux nous éprouverions des difficultés sans nombre aussi d'après ce système. Ça ne marcherait pas. Dans le cas du téléphone les salaires ne sont pas d'application nationale comme chez nous. Bien que le réseau téléphonique traverse tout le Canada, il n'en reste pas moins que les parties constituantes sont exploitées sur une base régionale.

M. WILSON: Elle ne connaît pas une aussi grande variété que nous.

M. GORDON: J'ai mentionné la chose comme l'un des facteurs. Il y en a d'autres. Ce n'est pas une question simple.

M. FISHER: Pour ce qui est de l'augmentation récente, est-ce que cette augmentation, ou quelque chose de comparable, est accordée aux employés de votre entreprise qui ne sont pas visés par des conventions syndicales ?

M. GORDON: Oui, tous les employés de la même catégorie. M. Wilson ferait peut-être mieux de répondre à cette question.

M. WILSON: Elle est accordée aux employés qui remplissent des postes semblables, — les sténographes, les employés de bureau et les employés que ne vise une con-

vention de travail établie comme ceux du service de la comptabilité, ou dans notre propre service, mais pas aux employés supérieurs.

M. FISHER: Pas aux employés supérieurs.

M. WILSON: Pas encore.

M. FISHER: Je désire poser une dernière question sur ce point de caractère général. Il y a un paragraphe dans le rapport qui dit qu'on accorde une attention toute particulière à la modernisation des règles et conditions de travail. J'ai pris connaissance du communiqué de presse qui dit que vous avez tenu un certain nombre de réunions avec la Fraternité canadienne des employés généraux des chemin de fer et des transports. Quelle est votre attitude à l'égard des autres syndicats; et au sujet de cette modernisation des règles et conditions de travail, cherchez-vous à consolider vos conventions de manière qu'elles s'appliquent à plus d'un syndicat ?

M. WILSON: Au sujet des négociations avec la Fraternité canadienne des employés de chemin de fer et de transport en vue de simplifier et de moderniser nos conventions, nous avons conclu et signé un accord qui établit une base d'entente. Des négociations se poursuivent de semaine en semaine aux fins de simplifier les détails des diverses règles et de reviser les dispositions touchant l'ancienneté et autres choses de ce genre. C'est un accord de principe que nous avons signé avec eux.

Pour ce qui est des employés itinérants, nous avons abordé le problème en nous inspirant du principe qu'une société comme le National-Canadien devrait pouvoir négocier avec un seul groupe d'employés, disons, les mécaniciens de locomotive, en vue de la conclusion d'une convention régulière qui s'appliquerait d'un bout du pays à l'autre. Il s'agit d'un groupe unique d'employés que représentent une seule fraternité et un seul agent négociateur autorisé. Il devrait donc être possible d'en arriver à avoir des règles et conditions de travail qui reflètent la philosophie d'une direction unique à l'endroit d'un seul groupe d'employés.

Au lieu de cela, étant donné la façon de procéder à l'élaboration de ces accords avec les diverses sociétés de chemin de fer qui ont formé le National-Canadien en 1920, et qui remontent plus loin que 1918 et 1919, — je suis certain que vous êtes au courant des démarches faites alors en vue d'appliquer ce qu'on a appelé la sentence arbitrale McAdoo aux États-Unis —, il en est résulté des différences dans les accords applicables à l'Ouest canadien et à l'Est canadien. En conséquence, nous avons maintenant des conventions qui s'appliquent aux mécaniciens et aux employés itinérants de la région des Prairies et des Montagnes, qui diffèrent des conventions conclues avec le même syndicat, qui visent les employés des provinces centrales du Canada et les provinces de l'Atlantique. Nous avons donc fait une étude détaillée de chacune des dispositions de ces conventions. C'est une tâche énorme en ce sens qu'il existe une multiplicité de règles, de mesures complexes, de conditions arbitraires et de paiements gracieux, et le reste, qu'il faut étudier. Nous en sommes arrivés à formuler une recommandation qui a fait l'objet de discussions avec les directeurs régionaux de tout le pays et en dernier lieu avec les présidents généraux de ces organismes.

J'entrevois encore la possibilité de nous rapprocher de l'objectif que nous nous sommes fixé. Je ne crois pas que nous y parviendrons, — bien que je ne devrais peut-être pas me montrer si pessimiste, — dans une seule ronde de négociation, mais nous y arriverons. Nous trouvons, — et je tiens à le déclarer bien clairement —, beaucoup d'objectivité et d'esprit de collaboration chez la plupart des présidents généraux quant à l'adoption de notre point de vue touchant la réalisation de l'objectif que nous visons. Ils ne s'accordent pas toujours avec nous au cours des négociations, au sujet de changements que nous proposons. Il est peut-être nécessaire qu'il y ait un peu de maquignonnage, mais nous finirons par trouver une solution plus acceptable et qui nous permettra d'avoir des relations plus heureuses de part et d'autre.

M. FISHER: Ma dernière question a trait à un sujet qu'un autre membre a soulevé à la Chambre. Il s'agit du fait que le National-Canadien compte 17 vice-présidents et que pas un seul n'est canadien-français ou de langue française. Je me demande si M. Gordon pourrait nous donner des explications à ce sujet.

M. GORDON: Oui, je crois que l'explication est bien simple. La ligne de conduite du National-Canadien quand à l'avancement repose entièrement sur le mérite, et lorsqu'un poste est libre, toute personne qui possède les aptitudes requises pour remplir le poste fait l'objet d'une étude et est soumise à des épreuves et jugée par les surveillants, et ainsi de suite. La direction cherche toujours à choisir ceux qui semblent posséder les qualités requises pour le poste particulier en se fondant sur l'expérience, la compétence et les aptitudes, et lorsque les circonstances justifient un nouvel avancement. Nous avons suivi le principe du mérite dans tous les cas d'avancement qui ont conduit aux postes dont vous avez parlé, — soit les vice-présidents en particulier —, et nous acceptons les recommandations des supérieurs quant à l'avancement d'échelon en échelon jusqu'à ce qu'en dernier lieu la question soit soumise au Conseil d'administration qui l'étudie à ce point de vue.

La dernière nomination qui a eu lieu dans ce domaine est celle qui a suivi le décès prématuré et fort regrettable de M. Kyle, qui avait récemment été nommé vice-président de notre région du Saint-Laurent au cours de notre réorganisation, bien qu'il eût été vice-président de la région Centrale antérieurement.

Je le répète, il avait été nommé le 1er janvier 1961. Malheureusement il est tombé malade et il est mort. On l'a remplacé par le meilleur choix que nous avons pu faire, à tout prendre, et au sujet de cette nomination le directeur général était un Canadien français de la ville de Québec, un directeur régional, ou un surintendant général, comme on avait l'habitude de le désigner. On l'a transféré de la ville de Québec à Montréal à cette occasion.

Cependant, je le répète, la réponse à votre question est que nos choix et nos avancements sont fondés sur le mérite et ne tiennent aucunement compte de considérations ethniques ou autres de ce genre.

M. FISHER: Avez-vous songé à faire entrer à l'Exécutif de la direction quelqu'un de l'extérieur de la société ?

M. GORDON: Oui, et l'an dernier il ne s'en est fallu que d'une heure que je fasse entrer à l'exécutif un Canadien français très compétent. Nous songions à lui confier un poste élevé. Il possédait toutes les aptitudes requises. Malheureusement, on lui a fait une offre qui me l'a enlevé environ une heure avant qu'il ne se décide d'accepter.

M. FISHER: Quant à cette question des chances d'avancement, est-ce que votre service du personnel a étudié les moyens à prendre pour permettre à des personnes de couleur d'arriver à des postes administratifs à l'échelon de surveillants des garçons du service des wagons-lits ou d'autres employés de couleur ?

M. GORDON: Vous posez la question des conventions relatives aux salaires. Ces postes sont détenus d'après un groupement que les syndicats eux-mêmes tiennent à maintenir. Pourriez-vous fournir des détails à ce sujet, monsieur Wilson ?

M. WILSON: Oui. Il y a eu une certaine critique depuis quelques années qui vient de l'Ouest canadien, je crois, à l'effet que le National-Canadien traite injustement les garçons de couleur, qu'ils n'ont aucune chance d'obtenir de l'avancement. Nos employés du service des wagons-lits et des wagons-restaurants sont tous représentés par la Fraternité canadienne des employés de transport ferroviaire et des ouvriers en général, et d'après les conventions de travail présentement en vigueur il existe deux groupes. Le groupe un, le service des wagons-lits et des wagons-restaurants, comprend

les employés de wagon-restaurant, de wagon-café et buffet et les chefs des wagons-lits. Le groupe deux comprend les garçons des wagons-lits, des wagons-buffet et des wagons-salon. Ce sont deux groupes distincts où les listes d'ancienneté, les conditions et les méthodes d'avancement diffèrent. D'après les derniers rapports le groupe deux compte 172 employés (porteurs), dont un certain nombre sont des gens de couleur. De ces 172 employés 65 sont des Blancs, les autres sont des personnes de couleur. Les mêmes règles d'ancienneté s'appliquent aux Blancs et aux Noirs, et en conséquence toute accusation de discrimination ou de ségrégation au sein de ce groupe n'est pas fondée.

A la suite de protestations de quelques employés et de certains groupes qui désiraient fusionner ces deux listes afin que les garçons (porteurs) de couleur puissent atteindre le degré d'ancienneté qui leur permettrait de devenir chef de wagons-lits, la fraternité, — et c'est une question qui est entièrement de sa compétence, — a tenu deux scrutins, je crois. Elle a fait distribuer des bulletins de vote aux employés en cause, et aux deux reprises les employés ont voté à une majorité écrasante de maintenir les deux listes d'ancienneté.

Pour ce qui est de la direction, nous n'y pouvons rien. M. Gordon s'est entretenu lui-même avec le président W. J. Smith de la fraternité et lui a écrit à ce sujet il y a quelque temps afin de savoir ce que la Fraternité avait l'intention de faire à ce sujet. M. Smith a répondu que, conformément aux règles démocratiques qui régissent l'organisation des syndicats, «nous avons posé la question aux membres et avons pris le vote». J'ai quelque part dans mes dossiers le compte exact des bulletins de vote. Les membres ont décidé à la majorité requise de maintenir le *statu quo*.

M. FISHER: Je voulais faire la lumière à ce sujet, parce que j'ai vu les protestations. C'est ce qui explique pourquoi il n'y a pas de chef de wagons-lits qui soit de couleur.

M. WILSON: Oui. Je vous suis reconnaissant de m'avoir fourni l'occasion d'élucider ce point. C'est une question qui est mal comprise dans plusieurs parties du pays. La situation est exactement ce que j'ai dit. Dans un autre domaine, vous ne verrez jamais un serre-frein devenir un mécanicien de locomotive ni un chauffeur; vous le savez. C'est impossible à moins qu'il n'abandonne son emploi et ne fasse partie de l'autre organisation en commençant au bas de l'échelle. L'avancement se fait de chauffeur à mécanicien; de serre-frein à chef de train. Le chef de train ne peut devenir mécanicien. C'est ainsi qu'ils le veulent. J'aimerais qu'il en soit autrement.

M. FISHER: Est-ce que les chefs de trains ne deviennent pas parfois surintendants adjoints ?

M. WILSON: Oui.

M. FISHER: Et les mécaniciens deviennent mécaniciens en chef ?

M. GORDON: Mais ils doivent alors abandonner leurs droits d'ancienneté.

M. FISHER: Avez-vous examiné les disponibilités chez les garçons de wagons-lits et décidé que certains membres de ce personnel sont prêts à assumer des postes de surveillants ?

M. WILSON: Il y a un ou deux entraîneurs-surveillants qui sont de couleur. En effet l'organisation en compte maintenant un certain nombre. Je ne saurais dire combien, mais nous avons des personnes de couleur qui occupent des postes de surveillants et des postes de caractère semi-officiel.

M. MCPHILLIPS: Vous avez parlé des porteurs de gare comme si vous les payiez? Les payez-vous ?

M. WILSON: Certainement.

M. McPHILLIPS: Ils ont toujours l'air de gens qui souffrent d'inanition.

M. WILSON: Les règles stipulent que nous devons leur verser de bons salaires. Nous le faisons, certes.

M. PASCOE: Je reçois toujours avec intérêt des exemplaires de *Keeping Track*. Je crois que c'est une publication très intéressante et très instructive. J'aimerais savoir quel est le chiffre de sa circulation et si tous les employés la reçoivent.

M. GORDON: Autrefois nous exigions un prix nominal d'abonnement. Il y a plusieurs années nous avons décidé de la distribuer gratuitement.

M. WILSON: En 1950 nous avions une circulation payée de 43,000 et nous ne publiions *Keeping Track* qu'en anglais. Depuis le mois de janvier 1958 nous publions également une édition française sous le nom de *Au Fil du Rail* qui est une traduction de *Keeping Track*. Comme M. Gordon vient de le dire, le magazine est distribué gratis maintenant et expédié par la poste au foyer de tous les employés soit en français soit en anglais. On le distribue gratis à tous les pensionnaires également. En 1960, la circulation était d'environ 140,000 comparativement aux 43,000 quand il fallait payer un abonnement. De ce nombre environ 15,200 examplaires sont publiés en français.

M. PASCOE: Puis-je vous soumettre une idée dont on pourrait faire part aux rédacteurs. Les membres du Comité ont déclaré que M. Gordon avait exposé la situation plus clairement cette année. Je crois que ce serait une excellente idée que de publier quelques-unes de ses déclarations dans *Keeping Track* et *Au Fil du Rail*. Je songe tout particulièrement à l'exposé des problèmes de la direction, à ce qu'elle fait pour y faire face et pourquoi il lui faut le faire; et aussi les commentaires de M. Gordon sur l'exploitation du National-Canadien comparativement à l'exploitation des autres chemins de fer, et tout particulièrement sa déclaration à la page 12 où il expose les buts de la société. Je crois que c'est très intéressant.

M. GORDON: C'est une bonne idée. Je crois qu'on a fait une proposition semblable un peu plus tôt. On pourrait, je crois, se servir de *Keeping Track* et de *Au Fil du Rail*, pour mieux faire connaître la ligne de conduite de la direction. Nous en prenons certainement note.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne veux pas soulever la question du moral de nouveau, mais pourriez-vous nous donner une idée à ce sujet? Vous avez déclaré plus tôt que vous examiniez le nombre d'employés sur les listes dans les diverses régions, et j'ai compris que c'est peut-être l'Ouest canadien qui accuse la baisse la plus forte. Maintenant que cette coupe a eu lieu pourriez-vous nous dire si l'embauchage se stabilisera dans une certaine mesure dans l'Ouest canadien; pouvez-vous donner une certaine assurance aux employés à ce sujet?

M. GORDON: Je crains fort que je ne puisse donner d'assurance qui ne dépende du volume du trafic. Si le volume du transport justifie l'embauchage d'un plus grand nombre d'employés, personne ne sera plus heureux que la direction d'avoir l'occasion de rappeler quelques-uns de ces hommes au travail. Mais je ne puis vous donner d'assurance qui ne dépende directement du volume du transport que nous pourrons obtenir.

M. HORNER (*Acadia*): Je le comprends, mais avez-vous à peu près terminé la fermeture des dépôts de locomotives, le déplacement des centres divisionnaires et le changement des endroits où vous réparez les wagons à marchandises et ainsi de suite. C'est un point auquel j'ai fait allusion.

M. GORDON: Je crois que de façon générale les plans de notre réorganisation sont assez bien arrêtés. Nous avons choisi nos centres régionaux, et le déplacement du per-

sonnel a ce sujet est en somme terminé. Je crois que nous avons accompli un travail énorme de ce côté.

Pour ce qui est des ateliers et centre de réparations du matériel, monsieur Grayston, je crois que leur exploitation dépendra du trafic. Je ne rappelle pas en ce moment d'autres projets importants touchant les principaux ateliers, ou quoi que ce soit découlant de notre programme de réorganisation dans l'Ouest canadien.

M. GRAYSTON: J'ai parlé hier des efforts que nous faisions pour maintenir un niveau d'emploi stable à nos principaux ateliers de wagons à marchandise et, à cet égard, nous avons terminé les principaux changements, oui. Comme M. Gordon l'a dit, il y a toujours des choses qui surgissent, et il faut effectuer des changements continuellement. Il est assez difficile de garantir qu'il n'y en aura pas d'autres. Cependant, il n'y a rien d'important à ma connaissance.

M. GORDON: Monsieur Horner, pour terminer cet exposé, je vous ferai observer qu'il y a deux éléments qui sont de nature à causer des fluctuations. L'un est la température, quand à un certain endroit il nous faut embaucher un grand nombre d'hommes, — et je songe tout particulièrement aux conditions climatiques d'hiver —, puis les renvoyer de nouveau. La main-d'œuvre d'emploi intermittent comme celle-ci va et vient, comme vous le savez. L'autre élément est le volume du trafic, qui influe nécessairement sur l'embauchage. En vue de stabiliser le travail, — je ne sais pas si M. Grayston a été assez clair à ce sujet, — nous utilisons notre principal atelier de réparations des wagons à marchandise comme une sorte de tampon pour stabiliser l'embauchage. Nous essaierons d'organiser notre programme de réparations de manière à ne pas en avoir beaucoup une année et rien l'année suivante. Nous essaierons de le maintenir à un niveau raisonnable. Cependant, s'il nous arrivait un volume de trafic extraordinaire, il nous faudrait peut-être exécuter un programme de réparations d'urgence. Toutefois, je ne pense pas que ce soit probable. Ainsi, en déterminant avec soin le nombre de wagons qui exigeront de fortes réparations à nos ateliers, nous croyons que le niveau de l'emploi dans nos principaux ateliers ne variera pas beaucoup.

M. HORNER (*Acadia*): Je désire poser une autre question. M. Fisher a parlé de 17 vice-présidents, et vous avez dit que des surintendants étaient devenus vice-présidents. Est-ce que tous les surintendants ont obtenu un titre plus élevé, ou pouvez-vous nous donner des explications à ce sujet?

M. GORDON: En réalité, je ne suis pas au courant de la chose. Je le répète l'avancement n'est pas nécessairement réservé au service de l'exploitation. Est-ce cela que vous voulez dire?

M. HORNER (Acadia): Y a-t-il toujours eu 17 vice-présidents au National-Canadien?

M. GORDON: Non. Je ne saurais dire. Je n'ai pas vérifié quant aux années antérieures. Cependant, j'imagine que le nombre actuel est plus élevé qu'il l'a été dans le passé.

M. HORNER (*Acadia*): Autre question supplémentaire à ce sujet: Est-ce que tous les anciens surintendants qu'on a promus à la tête de ces différentes régions, ont été promus vice-présidents? C'est ce que je comprends.

M. GORDON: Pas tous.

M. HORNER (*Acadia*): Quelques-uns l'ont été?

M. GORDON: Oui. Nous leur donnons de l'avancement s'ils possèdent les aptitudes voulues pour remplir le poste. Cependant, nous scrutons le service entier en vue de découvrir l'homme le plus apte à remplir ce poste particulier. Dans cette réorganisation, lorsqu'un directeur régional n'a pas d'expérience dans la pratique de l'exploitation d'ordinaire nous lui donnons pour l'aider dans ses débuts un adjoint qui s'y connaît dans le côté pratique de l'exploitation, et si le directeur régional a de l'expérience

dans l'exploitation, l'employé qui le suit dans l'organisation est vraisemblablement quelqu'un du s ervice des ventes.

M. CREAGHAN: Combien de nouveaux vice-présidents, le cas échéant, la réorganisation a-t-elle créés ?

M. GORDON: Nous avions trois régions et maintenant nous en avons cinq, et on a ajouté deux nouveaux vice-présidents ici. Nous avons également nommé un vice-président à la direction des services routiers.

Le PRÉSIDENT : Y a-t-il d'autres questions?

M. FISHER: Je désire poser une question à M. Gordon. Il y a quelques années, du moins, une firme exécutait du travail à forfait pour vous. Je ne dirai pas qu'elle a perdu son contrat; mais le travail fut assujéti à une convention syndicale et je crois qu'il a été accompli par des employés réguliers du National-Canadien. Je veux parler de la société Welch, et je crois que cet événement remonte à plusieurs années en arrière. Actuellement songe-t-on à faire entrer dans les cadres du National-Canadien toute autre firme qui exécuterait des travaux à forfait pour le compte de votre société, en ce qui concerne les employés? Je veux parler de la *Pre-Pack Concrete Company*.

M. GORDON: La direction s'est jalousement réservé le droit de faire exécuter du travail à forfait si elle juge que ce serait plus avantageux du point de vue du prix et de la qualité. Cette pratique a eu des effets salutaires, parce que nos syndicats ont eu l'œil ouvert dans l'intérêt de leurs membres, et dans certains cas ils ont fait en sorte que leurs hommes possèdent la compétence requise afin de pouvoir accomplir le travail eux-mêmes. Il y a une sorte de concurrence sous ce rapport, mais je ne me rappelle aucun nouveau contrat.

M. FISHER: Je songe à la firme qui s'emploie à renforcer les ponts.

M. GORDON: Oh, vous voulez parler de la *Pre-pack Company;* oui, cette firme exécute ce genre de travail je ne sais depuis combien de temps.

M. FISHER: Il n'est pas question de confier ce genre de travail aux ouvriers eux-mêmes?

M. GORDON: Si mes souvenirs sont exacts, M. Grayston m'a dit que maintenant ce travail était divisé.

M. GRAYSTON: Oui, graduellement nous en arrivons au point où il se fait moins de travail à forfait, et où les employés réguliers du chemin de fer en font davantage.

M. GORDON: Au début il s'agissait d'un procédé spécial, mais avec les ans nous avons appris leur secret, et maintenant nos ouvriers savent comment procéder, et comme M. Grayston l'a dit, graduellement les employés du chemin de fer deviennent semaine, afin qu'il se familiarise avec ce travail ?

M. BROOME: Pourquoi n'enverrait-on pas M. Fisher à Montréal pour une semaine, afin qu'il se familiarise avec ce travail ?

M. FISHER: Avant de terminer l'étude de la rubrique: «relations avec le personnel et les employés», j'aimerais dire relativement à la discussion qui a eu lieu concernant la déclaration qu'on a faite au sujet du moral, qu'à l'avenir en ce qui me concerne je ferai faire des copies au photostat de toutes les lettres que je recevrai et j'en ferai parvenir une copie à M. Gordon, ou je la porterai à l'attention de quelqu'un, car je suis convaincu que je n'ai pas fait preuve d'un jugement irréfléchi lorsque j'ai fait les observations que l'on sait à la Chambre des communes.

M. GORDON: Nous serions heureux de les voir.

M. FISHER: Et la quantité de renseignements que nous pourrons lui fournir ainsi le démontrera.

M. GORDON : Très bien, je serai heureux de les recevoir.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet des relations avec le personnel et les employés ?

Nous passons maintenant aux caisses de pensions. C'est la rubrique suivante.

M. FISHER: Puis-je poser une question à ce sujet? Est-ce sous cette rubrique que nous allons étudier cette partie des instructions que nous avons reçues de la Chambre au sujet des pensions ? Il est entendu que c'est une partie du rapport annuel, mais est-ce ici également que nous devrons donner suite aux instructions que nous avons reçues de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes encore aux comptes, budget des dépenses, et factures ayant trait aux chemins de fer Nationaux du Canada. Mais M. Fisher désire savoir si cette rubrique a trait à cette partie de notre ordre de renvoi.

M. FISHER: Je tiens à élucider ce point, parce que je n'ai que quelques questions à poser sur les caisses de pensions, mais j'en ai plusieurs sur la question générale des pensions et des bénéfices auxiliaires.

M. PICKERSGILL: Il y a un bon moment vous avez demandé à Mlle LaMarsh de remettre ses questions jusqu'à ce que nous en soyons à la présente rubrique. Je crois donc que vous devriez lui accorder la priorité.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai. M. Fisher a simplement posé une questions au sujet de la procédure à suivre. Nous pourrions étudier le sujet indiqué, puis revenir à l'autre question qui a trait à une certaine partie de notre ordre de renvoi. Mlle LaMarsh a pensé qu'elle pourrait poser ses questions lors de l'étude des caisses de pensions.

M. PICKERSGILL: C'est entendu.

Le PRÉSIDENT: Vous avez la parole, mademoiselle LaMarsh.

Mlle LAMARSH: Je désire poser une question à M. Gordon. Il s'agit d'une affaire de peu d'importance et j'hésite à y consacrer le temps du Comité à cette heure de la soirée. Néanmoins la question est assez importante. Il y a une couple de jours j'ai demandé à M. Gordon de nous faire part des conditions en vertu desquelles la *N.S. and T* a cessé son service en abandonnant son service exclusif à Oshawa, Niagara-Falls, et St-Catharines. Je n'ai aucun doute qu'en se préparant à ceci, M. Gordon pensait à ce qu'on a dit à la Chambre et en particulier à ce qu'ont dit les h. représentants de Lincoln et de Welland, et j'en suis certaine; mais mes renseignements viennent du syndicat en cause, et ils sont à l'effet qu'il y a 75 personnes qui, parce que ce service cesse d'exister, perdent d'une façon plutôt révoltante leurs droits à une pension. Je sais qu'à Niagara-Falls, lorsque le service a cessé, on n'a rien fait si ce n'est rembourser aux employés leurs contributions, et que nonobstant les représentations faites par les deux municipalités, la ville de Niagara-Falls et la ville de Stamford, on n'a rien fait de plus.

Lorsqu'on a établi un nouveau plan de pension il a fallu verser des montants considérables pour les employés que la nouvelle entreprise absorbait. J'ai en main les listes des employés et je crois savoir que le président les a reçues de la part des syndicats. Certaines de ces listes indiquent que quelques-uns de ces employés n'avaient que quelques mois à travailler, et d'autres quelques semaines seulement, avant d'être éligibles; mais comme ils ne pourront pas le devenir leurs pensions ne seront que des 2/5 ou 2/7 ou, dans certains cas, rien du tout, bien qu'ils aient été au service du chemin de fer jusqu'à 38 ans. On ne leur accordera qu'un remboursement

de $300 par année, qu'ils ont payé eux-même, et la partie qui a été versée par leur employeur reste à la société et ne leur sera pas versée pour de nouvelles pensions.

Je sais également qu'on a fait observer au National-Canadien qu'à cause des termes du contrat de pension, qui exigent le versement d'une pension entière dans les cas de décès ou de démissions et de congédiements, mais qu'ils ne s'appliquent pas dans les cas où il y a certainement cessation d'emploi. Le président nous a dit l'autre jour qu'il n'y avait pas d'emplois pour ces gens au National-Canadien, parce que cette société n'exploite pas de service de tramways ni d'autobus. Le président pourrait-il me dire si des mesures ont été prises dans le cas des employés de St-Catharines, où il y aura cessation d'emploi le 1er septembre, en vue d'effectuer des payements à un nouveau plan de pension ou individuellement aux employés dont les services prendront fin, afin que leur situation reste telle qu'elle est présentement.

M. GORDON: Je ne suis pas certain d'avoir de renseignements à ce sujet, mais je crois que M. Wilson pourra faire une déclaration qui répondra à cette question, et s'il y a autre chose vous pourrez le demander ensuite.

M. WILSON: Tout d'abord, j'aimerais dire un mot du service de Niagara. Nous devions cesser de l'exploiter le 31 août 1960, mais à la demande de la ville nous avons maintenu le service pendant une couple de mois après cette date. Puis la Commission de Transit du Niagara métropolitain a été établie et est entrée en jeu et on a donné l'occasion aux 19 employés en cause de transporter leurs intérêts au nouveau plan de pension. Dix-sept de ces dix-neuf employés contribuaient à notre plan de pension tandis que deux n'y contribuaient pas. Des dix-sept, trois ont décidé de se retirer avant l'âge régulier de la pension et ont obtenu une pension de retraite devancée. Des autres, sept ont décidé de passer à la Commission de Transit du Niagara métropolitain, et sept ont demandé et obtenu le remboursement de leurs contributions à la caisse des pensions.

A St-Catharines, des 75 employés intéressés, 25 sont maintenant admissibles à une pension différée aux termes du plan de pensions du National-Canadien. Des autres, huit sont admissibles à une pension de retraite devancée, et 23 n'ayant rien contribué au plan de pensions seraient admissibles, s'ils restaient en service jusqu'à l'âge de la retraite, à la pension non contributive de $25 par mois. C'est ici que les $300 par année entrent en jeu. Il ne s'agit pas d'une somme de $300 par année que la société a versée à une caisse en leur nom. C'est une pension gratuite accordée à l'employé aux longs services qui n'a rien contribué au plan de pensions. Il y en a 19, ce qui reste des 75, qui ont droit au remboursement de toute somme qu'ils ont versée à la caisse. Nous avons communiqué avec tous les employés individuellement, et il y aura une assemblée lundi soir prochain à St-Catharines entre les autorités municipales, des représentants du National-Canadien, des dirigeants des syndicats et les employés eux-mêmes, où nous discuterons toutes ces questions. Nous ferons connaître leurs droits aux employés et les chances qu'ils ont de passer au service de la nouvelle société qui exploitera les services de transport à St-Catharines.

Mlle LAMARSH: Qui paye la part de l'employeur au nouveau plan de pension?

M. WILSON: C'est une question qu'il faudra étudier. Tout dépend des mesures que la ville de St-Catharines prendra en vue d'établir une caisse de pensions à l'intention des employés qui entreront au service de la nouvelle entreprise.

Mlle LAMARSH: Ai-je raison de dire qu'à Niagara la Commission de Transit du Niagara métropolitain est d'avis que pour porter ces pensions à leur niveau actuel, il faudrait que les sommes remboursées aux anciens employés soient versées au nouveau plan de pension ?

M. WILSON: Si je ne m'abuse, la Commission du Niagara métropolitain a établi une caisse de pension et y a versé les sommes qu'avaient contribuées les employés, c'est-à-dire les employés du National-Canadien.

Mlle LAMARSH: Oui, mais la Commission a dû verser la part de l'employeur aussi bien que la leur. Dans le cas de la *N.S. and T.* qu'a-t-on fait de l'argent qui avait été versé à la caisse avant la cessation du service, c'est-à-dire, la contribution de l'employeur au plan avant la cessation du service ?

M. WILSON: Eh bien, il n'y a réellement pas de payement. Par exemple, on a parlé de ces $300 que l'employeur est censé avoir versés tous les ans à une caisse de pensions à l'intention de ces employés qui ne contribuaient rien. Ce n'est pas conforme aux faits; il n'en est rien. Les employés, s'ils étaient restés en service jusqu'à l'âge normal de la retraite, auraient eu droit tout comme les employés de chemin de fer à une pension de $25 par mois, ou de $300 par année, mais de fait aucune somme n'est versée à cette fin à la caisse de pensions.

Mlle LAMARSH: Ce n'est qu'une opération d'écritures ?

M. WILSON: Exactement.

Mlle LAMARSH: Ainsi on n'a pas mis d'argent de côté? Que faites-vous des sommes inscrites aux livres et qui sont portées au crédit des employés ?

M. WILSON: Ceux qui ont contribué à la caisse de pensions, c'est-à-dire tous à l'exception de 23 des 75, ont droit à une pension si les autorités du service d'autobus de St-Catharines ne prennent aucune mesure à ce sujet. Environ 25 auraient droit maintenant à des pensions proportionnelles, huit à des pensions de retraite devancée, et 19 dont les services ne seraient pas assez longs pour leur assurer une pension différée ou de retraite devancée, toucheraient leurs contributions plus les intérêts.

Mlle LAMARSH: Une pension de retraite devancée, si je comprends bien, représente une partie de la pleine pension.

M. WILSON : Oui.

Mlle LAMARSH: Pouvez-vous me dire s'il y a une clause à cet effet dans le contrat de pensions?

M. WILSON : Oui, dans les règles de notre caisse de pensions.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que ces explications répondent à la question?

Mlle LAMARSH: Non, j'attends encore la réponse.

M. GORDON: J'ai simplement suivi la discussion. Je ne connais pas cette question très bien mais, si je vous ai bien comprise, vous parlez du transfert en matière de pensions.

Mlle LAMARSH: Oui.

M. GORDON: Eh bien, la question du transfert ne se pose pas en l'occurrence.

Mlle LAMARSH: Le syndicat soutient, comme vous le savez sans doute, qu'en vertu de sa convention de travail avec la *N.S. and T.*, les employés ont toujours contribué à tout plan de pensions établi, et que dans certaines conditions le plan de pension devrait effectuer certains payements. La convention ne prévoyait pas la cession des droits d'exploitation et, comme c'est ce qui est arrivé, ces gens ne peuvent pas devenir admissibles à la pension et, bien qu'ils ne soient aucunement en faute, — même s'il ne s'agit que d'inscriptions dans les livres faites par la société en leur nom comme une partie de leurs salaires dans le cas de ceux qui comptent 30 années de service —, ces employés de la *N.S.and T.* ne peuvent obtenir une pension, à moins que les municipalités qui entreprennent l'exploitation de ces services ne versent un montant considérable à la caisse de pensions afin de rendre ces personnes admissibles à une pension.

M. GORDON: Cette question de transfert pose de multiples difficultés lorsqu'une entreprise en achète une autre. Il vaudrait mieux laisser cette question, je crois, aux négociations qui auront lieu lundi.

Mlle LAMARSH: Lundi soir ?

M. GORDON: Oui, entre les parties intéressées, et s'ils ont un porte-parole aussi éloquent que vous, on ne manquera pas de traiter ce point.

Mlle LAMARSH: Puis-je supposer que le National-Canadien est en mesure de dire: «nous ne ferons pas davantage».

M. GORDON : Parfaitement.

Mlle LAMARSH: Vous ne feriez pas davantage à Niagara ni à Oshawa?

M. GORDON: Les règlements de pensions et les conventions de travail ne nous engagent aucunement à l'égard de la question que vous avez soulevée.

Ce point n'a jamais été reconnu dans les relations entre patrons et employés en ce qui concerne ce genre de service.

Mlle LAMARSH: N'êtes-vous pas d'avis que le transfert des pensions serait une excellente chose dans les cas de ce genre ?

M. GORDON: Vous soulevez une question de très grande envergure. Je ne voudrais pas m'engager à ce sujet parce que ce domaine est très vaste.

Mlle LAMARSH: Puis-je demander l'opinion de M. Wilson ?

M. WILSON: J'approuve l'idée de tout cœur, mais elle pose des problèmes énormes.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce que les contributions de l'employeur aux termes du plan du National-Canadien ne deviennent pas acquises ?

M. TOOLE: Oui, elles le sont. Ce plan est entré en vigueur au mois de janvier 1961. C'est un plan auquel la plupart des employés contribuent maintenant. Ces droits deviennent acquis, — et cela signifie que les contributions de la société lui sont alors acquises —, seulement lorsqu'il compte 15 années de service, et le service représente un facteur de 60.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes encore aux caisses de pensions, Mlle LaMarsh, et à moins que vous n'ayez une autre question à poser avant le matin, nous nous réunirons à 9 heures 30 demain. Il n'y aura pas de séance l'après-midi parce qu'il n'y a pas de salle disponible, et ainsi nous nous réunirons que dans l'avant-midi.

APPPENDICE

P.C.N.-C. RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DE LA DIVISION DU CAMIONNAGE TELS QUE MONTRÉS DANS L'ÉTAT DU REVENU CONSOLIDÉ POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1960

EST —15 mois, du 5 octobre 1959 au 31 décembre 1960	$ 50,528.91	
Sydney —15 mois, du 5 octobre 1959 au 31 décembre 1960	49,709.39	(—)
Est-Ouest—8 mois, du 29 avril 1960 au 31 décembre 1960	308,065.34	(—)
Empire —8 mois, du 29 avril au 31 décembre 1960	134,634.71	(—)
Wacos —8 mois, du 5 mai 1960 au 31 décembre 1960	35,121.38	
Montalta—8 mois du 5 mai 1960 au 31 décembre 1960	9,038.72	
Résultats des filiales entièrement possédées	$397,720.43	(—)
P.C.N.-C. H.O.		
Intérêt gagné sur avances aux filiales	$ 36,734.96	
Intérêt gagné sur avances à Midland	36,383.32	
Total de l'intérêt gagné	73,118.28	
Moins intérêt payé sur les avances du National-Canadien	67,493.83	
Excédent d'intérêt gagné sur intérêt payé	5,624.45	
Impôts sur société, etc.	5,606.20	
	$ 18.25	
Pertes subies par la division du camionnage en 1960 telles que montrées dans l'état du revenu consolidé	$397,702.18	(—)

NOTE: Les chiffres susmentionnés ne comprennent aucun frais de traitements ou de déplacements des employés du National-Canadien qui consacrent une partie de leur temps ou leur temps entier au service de la division du camionnage.

CANADA
FEV 13 1962
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

Que l'État possède et contrôle

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

SÉANCES DU MARDI 20 JUIN ET DU MERCREDI 21 JUIN 1961

Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada—Année se terminant le 31 décembre 1960.

Budget des immobilisations et budget d'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1961.

Rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année expirant le 31 décembre 1960.

Rapport du vérificateur au Parlement sur la vérification des comptes des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année expirant le 31 décembre 1960.

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; et M. Donald Gordon, président du Conseil d'administration et président; MM. J. L. Toole, R. T. Vaughan des chemins de fer Nationaux du Canada; M. J.-A. de Lalande, vérificateur.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1962

25502-6—1

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

(Propriété et gestion de l'État)

Président: L'honorable W. EARL ROWE

Vice-président: M. Heber Smith

et MM.

Brassard (*Lapointe*)
Broome
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Campeau
Carter
Creaghan
Fisher
Forbes
Granger
Grills
Horner (*Acadia*)
Howe
Kennedy
LaMarsh (Mlle)
Martini
McFarlane
McPhillips
McWilliam
Mitchell
Monteith (*Verdun*)
Pascoe
Pickersgill
Robinson
Smallwood

Secrétaire du comité,
Antoine Chassé.

ORDRES DE RENVOI

LUNDI 19 juin 1961.

Il est ordonné—Que les noms de MM. Martini et Campeau soient substitués à ceux de MM. Horner (*Jasper-Edson*) et Cathers respectivement sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

MERCREDI 21 juin 1961.

Il est ordonné—Que le nom de M. Kennedy soit substitué à celui de M. Crouse 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,

LÉON-J. RAYMOND.

(Nota: Le premier des deux ordres ci-dessus a été adopté juste avant l'ajournement de la Chambre, lundi soir.)

25502-6—1½

PROCÈS-VERBAUX

Chambre des communes,
Salle 253 D,
MARDI 20 juin 1961.
(11)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 9 h. 30. Son président, l'honorable W. E. Rowe, occupe le fauteuil.

Présents: Mlle Lamarsh et MM. Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Creaghan, Fisher, Forbes, Granger, Horner (*Acadia*), Howe, McFarlane, McPhillips, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*).—18.

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. *Des Chemins de fer nationaux:* M. Donald Gordon, président; M. R. T. Vaughan, président adjoint; M. J. L. Toole, vice-président à la comptabilité et à la finance; M. H. C. Grayston, vice-président aux transports et à l'entretien; M. J. D. Wahn, économiste général; M. W. T. Wilson, vice-président au personnel et aux relations ouvrières.

Dès l'ouverture de la séance, une brève discussion a lieu sur l'ordre de priorité des diverses questions à l'étude et, sur la proposition de M. McFarlane, appuyé par M. Forbes, il est convenu que le Comité s'en tiendra au programme général esquissé plus tôt par le président, à savoir: les Chemins de fer nationaux, les droits à la pension et Air-Canada.

Des exemplaires du budget des dépenses au compte du capital et de l'estimation du revenu de l'année 1961 sont distribués aux membres présents.

Le Comité reprend alors l'examen ajourné lundi dernier du rapport des Chemins de fer nationaux pour l'année 1960, particulièrement des passages relatifs au fonds de pension et aux autres développements.

M. Donald Gordon est de nouveau interrogé; il est assisté de M. J. L. Toole.

A 11 heures, le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 21 juin 1961, à 2 h. 30 de l'après-midi.

Salle 112-N,
MERCREDI 21 juin 1961.
(12)

Le Comité se réunit à 2 h. 30 de l'après-midi. L'honorable W. E. Rowe occupe le fauteuil.

Présents: Mlle Lamarsh et MM. Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Creaghan, Fisher, Forbes, Granger, Grills, Howe, Horner (*Acadia*), Kennedy, McFarlane, McPhillips, McWilliam, Martini, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Pickersgill, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*).—(22).

Aussi présents: Le ministre des Transports, l'honorable Léon Balcer, et les fonctionnaires des Chemins de fer nationaux qui assistaient à la dernière séance.

Dès l'ouverture de la séance, le président souhaite la bienvenue à un nouveau membre du Comité, M. Martini, et salue le retour au Comité de M. Kennedy.

Le Comité reprend l'examen ajourné le mardi 20 juin du rapport des Chemins de fer nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1960.

M. Donald Gordon, assisté de MM. Toole et Vaughan, est de nouveau interrogé.

L'étude des sections du rapport annuel portant sur les autres développements se continue et est terminée. Sur la proposition de M. Broome, appuyé par M. Browne (*Vancouver-Kingsway*), ledit rapport des Cremins de fer nationaux (1960) est approuvé.

Le Comité passe ensuite à l'examen du budget des dépenses au compte du capital et de l'estimation du revenu des Chemins de fer nationaux pour l'année 1961.

Au cours de l'interrogatoire, M. Gordon ayant cité un passage d'une lettre du bureau du contentieux des Chemins de fer nationaux, M. Pickersgill demande que ledit document soit déposé et il est ordonné qu'il soit imprimé en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui. (*Voir l'appendice*).

Sur la proposition de l'honorable J. Pickersgill, appuyé par M. Carter, le budget et l'estimation sont approuvés, sauf la partie relative à Air-Canada qui sera examinée à une séance ultérieure.

Le Comité passe ensuite à l'examen du rapport du Trust des valeurs des Chemins de fer nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1960.

Sur la motion de M. Creaghan, appuyé par M. Smith (*Simcoe-Nord*), ledit rapport est approuvé.

Le Comité aborde ensuite l'examen du rapport au Parlement des vérificateurs des Chemins de fer nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1960. M. J.-A. de Lalanne, comptable agréé, est appelé.

Toutefois, avant qu'on ait commencé l'examen du rapport des vérificateurs, M. Fisher, ayant soulevé une question de privilège, donne avis qu'il proposera l'adoption de la motion suivante au cours des délibérations du Comité: «Que le Comité conseille au Gouvernement d'examiner l'opportunité de destituer le président des Chemins de fer nationaux et de le remplacer par quelqu'un qui saura restaurer la confiance des employés».

Après un bref interrogatoire de M. de Lalanne, ledit rapport des vérificateurs est approuvé sur la proposition de M. Browne (*Vancouver-Kingsway*), appuyé par M. McFarlane.

A la demande du président, M. Gordon informe le Comité qu'à cause de maladie, M. Gordon R. McGregor, président d'Air-Canada, ne pourra se présenter au Comité cette année. Le président dit qu'il se propose d'écrire à M. McGregor pour lui exprimer sa sympathie et les meilleurs vœux de tous les membres du Comité.

Le président dépose des graphiques préparés par Air-Canada pour illustrer le rapport annuel de l'année terminée le 31 décembre 1960, à savoir:

1. Comparaison des résultats financiers de l'année 1960 avec ceux de l'année 1959.

2. Revenu ou déficit nets des années de 1937 à 1960.
3. Revenu d'exploitation de chaque service de 1951 à 1960.
4. Revenu moyen du réseau par passager-mille de 1950 à 1960.
5. Indice des tarifs de transport d'Air-Canada en comparaison de l'indice général des prix des articles de consommation, de 1949 à 1960.
6. Pourcentage des sièges-milles de tout le réseau réservé aux classes économiques, de 1954 à 1960.
7. Nombre de passagers transportés mensuellement en 1958, 1959 et 1960.
8. Nombre de sièges-milles disponibles et de sièges-milles occupés de 1951 à 1960.
9. Coût d'exploitation par tonne-mille disponible, de 1951 à 1960.
10. Nombre moyen de sièges-milles de tout le réseau par heure de vol, 1951 à 1960.
11. Production horaire de sièges-milles pour chaque type d'avion.
12. Coût direct de vol par heure de revenu et par siège-mille (dépréciation non comprise).
13. Productivité moyenne des employés par siège-mille de 1951 à 1960.
14. Coût des salaires par siège-mille, de 1951 à 1960.
15. Frais généraux (dépréciation, intérêt, assurance), de 1954 à 1960.
16. Total des capitaux investis et des nouveaux capitaux nécessaires, de 1953 à 1965.

M. Rowe annonce que l'examen des affaires d'Air-Canada aura lieu à 9 h. 30 du matin, le mardi 27 juin 1961.

M. Gordon dépose certains documents et répond oralement à des questions posées par les membres du Comité à des séances précédentes.

M. R. T. Vaughan apprend au Comité que des exemplaires (*a*) du mémoire des Chemins de fer nationaux au Comité de la main-d'œuvre et de l'emploi du Sénat et (*b*) du mémoire des Chemins de fer nationaux à la Commission royale des transports, ont été déposés au secrétariat du Comité. (*Note: des exemplaires de ces documents furent remis le lendemain à chacun des membres du Comité*).

M. Gordon demande la permission, qui lui est accordée, de mettre au point une déclaration qu'il a faite au Comité le mardi 19 juin.

Le Comité débat la question de passer dès maintenant à l'examen de l'ordre spécial du 15 mai concernant les droits à la pension et aux indemnités d'arrêt.

Après quelque discussion, il est décidé d'accepter un mémoire de M. Gordon sans qu'il en fasse la lecture et d'en distribuer des exemplaires aux membres du Comité pour qu'ils puissent en prendre connaissance au cours de la soirée; la question sera ensuite étudiée demain matin. (*Le mémoire de M. Gordon paraît au compte rendu de la séance n° 6, du jeudi 22 juin 1961*).

A 5 h. 20 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 22 juin 1961, à 9 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,
Antoine Chassé.

TÉMOIGNAGES

MARDI 20 juin 1961.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs, nous avons le quorum.

Nous en sommes au financement des pensions. Avez-vous quelques questions?

M. FORBES: Monsieur le président, j'aurais quelques observations sur le groupe d'employés qui étaient au service des chemins de fer durant les années 30. Depuis environ une semaine, j'ai reçu trente-neuf lettres à leur sujet.

Le PRÉSIDENT: Veuillez m'excuser, monsieur Forbes. Hier soir, nous avons décidé d'aborder la question des pensions et des indemnités d'arrêt. Pour commencer nous devions examiner l'admissibilité aux pensions des employés actuels ou des employés retraités des Chemins de fer nationaux, relativement aux anomalies résultant de la solution de continuité de service, ainsi que les indemnités d'arrêt accordées sur les voyages aller-retour des employés.

M. FORBES: Mes observations ne s'appliquent-elles pas à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: A l'heure actuelle, nous en sommes à l'examen du rapport annuel. La distinction peut être très subtile, mais le Comité a décidé de discuter en ce moment le droit à la pension et les indemnités d'arrêt des employés actuels ou retraités des Chemins de fer nationaux.

M. FORBES: Très bien, pourvu que j'aie l'occasion de discuter le point que j'ai soulevé.

Le PRÉSIDENT: Oui. Il s'agit en réalité d'une question de finances, du compte de financement des pensions et de son organisation financière plutôt que des droits et des anomalies des années 30.

M. FORBES: La question des pensions soulève aussi une question de finances. Mais si l'on me permet d'aborder le sujet plus tard, je n'ai aucune objection.

Le PRÉSIDENT: L'ordre de renvoi mentionne l'examen des comptes, des estimations et des bills concernant les Chemins de fer nationaux et Air-Canada, subordonnément au droit du Comité des subsides de voter les dépenses publiques, et d'étudier les droits à la pension de retraite des employés en régard des anomalies résultant des interruptions de service, ainsi que les indemnités d'arrêt accordées aux employés. Le Comité a décidé de commencer par l'examen de la première partie, c'est-à-dire des comptes, des estimations et des bills des Chemins de fer nationaux. Nous règlerons d'abord ces cas, puis nous examinerons le problème des pensions des années 30.

M. CREAGHAN: Lors de notre première séance, lundi matin, nous avons décidé de procéder comme d'habitude, c'est-à-dire de commencer par les Chemins de fer nationaux et Air-Canada, puis de revenir à cette nouvelle tâche qui n'avait pas encore été confiée au Comité. Si j'ai bien compris, nous devons commencer par notre travail coutumier.

Le PRÉSIDENT: Commençons d'abord à régler toutes les questions relatives aux Chemins de fer nationaux, puis ensuite les affaires d'Air-Canada. Nous ne devrions pas intercaler Air-Canada entre les deux parties.

M. BROOME: C'est ainsi que je l'entends.

M. CREAGHAN: J'avais compris l'affaire tout autrement. Vu la portée et l'importance de cette question, je pensais qu'on l'étudierait séparément.

Le PRÉSIDENT: Nous l'examinerons séparément quand nous en aurons fini avec le sujet à l'étude.

M. CREAGHAN: Il est possible que la présente discussion dure plusieurs jours et que nous ne puissions atteindre le chapitre d'Air-Canada avant la fin de la session.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il est dans l'intérêt général de terminer le travail commencé.

M. CREAGHAN: Des membres du Comité désirent convoquer des témoins sur cette question des pensions. Ceux-ci peuvent venir de Terre-Neuve ou de Vancouver.

Le PRÉSIDENT: Ce serait prolonger la discussion. Si vous n'adoptez pas le programme que j'ai esquissé, il faudra demander aux fonctionnaires des chemins de fer de revenir ici après que nous aurons fini l'étude des affaires d'Air-Canada.

M. FISHER: Il est certain que la présence de tous les fonctionnaires sera nécessaire à la discussion de la question des pensions et des indemnités d'arrêt. Mais ce ne sera en somme qu'un petit groupe. M. Creaghan a raison quand il dit que l'examen de la question des indemnités d'arrêt exigera probablement la présence de représentants des syndicats. Je ne sais pas si M. Gordon admet que les indemnités d'arrêt sont un sujet des contrats?

Le PRÉSIDENT: De négociations collectives.

M. FISHER: Si nous désirons des expressions d'opinions, il serait arbitraire de ne pas entendre les syndicats.

Le PRÉSIDENT: Les négociations collectives sont un sujet très complexe.

M. FORBES: Je ne pense pas que la discussion soit longue, vu la présence des fonctionnaires des Chemins de fer nationaux.

Le PRÉSIDENT: Vous n'aurez pas à attendre longtemps avant que nous abordions les pensions et les indemnités d'arrêt. Ce serait une erreur que d'abandonner la discussion actuelle pour Air-Canada et passer plusieurs jours sur cette question.

M. FISHER: Cela me convient, car la question des indemnités d'arrêt peut être plus compliquée que certains membres le pensent.

Le PRÉSIDENT: Raison de plus pour se hâter de l'atteindre. Certaines suggestions que l'on a faites auraient pour résultat d'en retarder davantage l'examen. Si vous attendez d'en avoir fini avec Air-Canada, vous reléguez la question à une place secondaire.

M. PASCOE: A-t-on fixé une date pour l'examen des affaires d'Air-Canada?

Le PRÉSIDENT: Nous avions provisoirement décidé de l'aborder lundi prochain.

M. CREAGHAN: Je mentionnerai un point d'ordre technique. Au compte rendu du 15 mai, vous trouverez l'ordre chronologique adopté pour nos délibérations. Les chemins de fer d'abord, puis les lignes aériennes, la marine marchande et en dernier lieu les pensions.

Le PRÉSIDENT: Il est mention d'Air-Canada.

M. CREAGHAN: Les chemins de fer, les lignes aériennes et la marine marchande. Ensuite, après cette tâche normale, on a ajouté le nouveau sujet d'étude.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes toutefois les maîtres de nos actions et le Comité n'est pas obligé de se conformer strictement à cet ordre chronologique. Je préfère le programme que nous avons adopté au début de nos délibérations. Le Comité semble vouloir accorder une place importance aux pensions et aux indemnités d'arrêt. Dans ce cas, ce serait aller à l'encontre du désir général que de retarder le débat.

M. McFARLANE: Nous gaspillons un temps précieux à cette discussion. Je propose que nous adoptions le programme indiqué par le président.

Le PRÉSIDENT: Cela vous convient-il?

M. CREAGHAN: Comme je l'ai déjà dit, je pensais que nous procéderions normalement, c'est-à-dire que nous terminerions l'examen des Chemins de fer nationaux, Air-Canada et ensuite les pensions.

Le PRÉSIDENT: La question des pensions relève des Chemins de fer nationaux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ne devrions-nous pas terminer d'abord notre premier devoir ce matin, celui de l'examen des affaires des Chemins de fer nationaux?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que nous voulons. Il a été proposé par M. McFarlane appuyé par M. Forbes que nous suivions le programme que j'ai indiqué et que nous examinions la question des pensions et des indemnités d'arrêt avant de passer à Air-Canada.

M. McFARLANE: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont en faveur de la proposition? Ceux qui sont contre?

La motion est adoptée.

M. CREAGHAN: Nous devons alors finir l'examen du budget et ensuite revenir à la question des pensions.

M. McPHILLIPS: Nous n'avons pas encore reçu le budget. C'est la première fois depuis que je suis membre du Comité que la présentation du budget a tant tardé.

M. DONALD GORDON (*président des Chemins de fer nationaux*): Le budget est entre les mains des autorités responsables depuis notre arrivée ici. Nous l'avons transmis comme d'habitude et on aurait dû en faire la distribution.

M. HORNER (*Acadia*): Pendant la distribution du budget, je rappellerai une question que j'ai posée hier matin quant aux pertes subies par le service des passagers aux États-Unis. M. Gordon avait pris ma question en note; je me demande s'il pourrait me donner maintenant la réponse.

M. GORDON: Les fonctionnaires me disent qu'ils essaient de séparer les détails concernant le Grand-Tronc et qu'ils seront ensuite en état de vous répondre. Nous vous donnerons la réponse aussitôt que possible.

M. FISHER: Je crains de n'avoir pas bien compris la décision que nous venons de prendre. Les questions relatives aux pensions ne seront-elles plus permises?

M. GORDON: Je pourrais peut-être jeter un peu de lumière sur ce sujet. L'article concernant le financement des pensions s'applique en réalité à la méthode employée par les Chemins de fer nationaux pour l'allocation des fonds nécessaires. L'autre question a trait à l'admissibilté des individus à la pension de retraite. Nous sommes prêts à discuter immédiatement le financement des pensions. Le paragraphe en question a trait à un changement adopté dans la méthode de financement en vue d'assurer la stabilité financière du fonds de pension.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque question à ce sujet? Il s'agit de la méthode de financement.

M. FISHER: Je ne comprends pas ce paiement de 10 millions alors que la situation paraît satisfaisante.

M. GORDON: C'est là un point très technique de comptabilité et de l'évaluation actuarielle du fonds.

M. Toole, vice-président aux finances, vous en donnera une explication.

M. J. L. TOOLE (*vice-président à la comptabilité et aux finances des Chemins de fer nationaux*): Jusqu'à l'année en cours, la compagnie procédait d'après le système du financement terminal, c'est-à-dire que l'allocation des fonds de retraite avait lieu au moment de la retraite individuelle de chaque employé. La compagnie versait alors à la caisse des pensions le montant total applicable à la retraite de l'employé. Lorsqu'on adopta le système des contributions obligatoires au fonds de retraite, en 1959, il devint évident qu'une nouvelle méthode de financement s'imposait. Jusque-là, les vérificateurs et les actuaires ajoutaient à leur rapport une note indiquant que la caisse des pensions ne s'appliquait qu'aux employés déjà à la retraite. Lorsque les contributions devinrent obligatoires, il fallut modifier la constitution de la caisse afin que les vérificateurs puissent certifier qu'elle s'applique à la protection de la pension future des employés.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous parlez du certificat des actuaires reproduit à la page 25 du rapport annuel?

M. GORDON: A la page 18.

M. TOOLE: On trouve une note des vérificateurs à la page 18 et le certificat des actuaires à la page 25.

M. GORDON: Il faut examiner les deux à la fois. A la page 25, on trouve le certificat des vérificateurs et celui des actuaires, mais la quatrième note à la page 18 s'y rapporte également.

M. TOOLE: Reconnaissant les nouveaux droits accordés aux employés, les actuaires nous ont signalé deux points différents. En premier lieu, il s'agit du financement du déficit de la caisse des pensions et, en deuxième lieu, de fournir les fonds nécessaires aux besoins courants de la caisse.

Le déficit résulte du fait qu'aucun versement n'a été fait à la caisse des pensions à l'égard des services antérieurs à l'année 1935. C'est la raison principale du déficit, bien qu'une partie en soit attribuable à d'autres périodes de service antérieures au système de financement actuel. Le rapport indique que ce déficit est estimé à 325 millions de dollars.

Dans leur explication de ce calcul, les actuaires nous ont fait remarquer que les échéances nécessaires à combler ce déficit sont très lointaines. En réalité, ils estiment que la compagnie ne sera pas appelée à le combler avant 150 ans. C'est pourquoi, après avoir admis le chiffre du déficit, la compagnie a cessé ses versements en vue de le combler. Mais nous versons à la caisse le montant de l'intérêt sur le déficit.

Un autre changement résultant du nouveau système de financement, c'est que chaque année la compagnie verse à la caisse le montant nécessaire à défrayer éventuellement les pensions attribuables aux services rendus cette année-là. En définitive, nous escomptons le financement terminal et la contribution est versée pendant que l'employé est encore en fonctions, au lieu d'attendre la date de sa retraite. Le calcul de l'intérêt sur le fonds constitué antérieurement a aussi contribué un élément de déficit.

Le système de la prime unique de financement et la fixation du déficit ont résulté en une économie dans les contributions annuelles.

M. MCFARLANE: Ce système de pensions obligatoires n'est entré en vigueur que le 1er janvier 1959. Comment calculait-on auparavant le montant des pensions? Existait-il quelque méthode de contribution?

M. TOOLE: Le calcul des pensions était exactement le même, mais en 1959, nous avons accordé aux employés le privilège de souscrire au fonds de pension, tout en rendant les contributions obligatoires pour les nouveaux employés. Tous les employés contribueront à leurs pensions futures.

M. GORDON: Monsieur McFarlane, jusqu'alors la contribution au fonds de pensions des Chemins de fer nationaux était facultative et dans la pratique

un grand nombre d'employés n'y souscrivaient pas. Mais, devenus plus âgés, ils le regrettaient. C'est ce qui a causé une telle confusion au sujet de l'admissibilité à la pension. Les employés qui avaient contribué et s'étaient prévalu de leurs droits avaient naturellement accumulé une réserve importante en vue de leur retraite. D'autre part, ceux qui n'avaient pas exercé leur droit ne recevaient au moment de la mise à la retraite que la pension de base de $25 par mois, pour laquelle ils n'avaient versé aucune contribution.

Franchement, cela était à l'avantage de la compagnie du point de vue financier, car ces employés n'ayant pas exercé leur privilège de participer au fonds de pensions, elle n'avait rien à payer à leur égard, sauf la pension de base de $25 par mois.

Mais au cours des années, la constitution du fonds de pension fut l'objet de revisions. Lorsque je suis entré au service des chemins de fer en 1950, l'une des premières choses que je fis, et j'en tire un certain orgueil, ce fut l'examen du système de pensions. J'en vins à la conclusion qu'il était tout à fait insuffisant à certains égards et qu'il n'était pas juste de le perpétuer sur une base facultative, surtout à cause d'un grand nombre d'employés qui n'en comprennent pas la signification. Les jeunes gens entraient au service des chemins de fer et pendant les premières années la question de la pension n'avait pous eux aucune importance. Mais généralement, dix ans plus tard, íls s'étaient mariés et avaient une famille. Douze ou quinze ans après, ils se rendaient compte de la valeur du droit dont ils ne s'étaient pas prévalus. Il n'existait alors aucune méthode de réparer l'erreur par des contributions rétroactives. Ces gens devaient porter le poids de leur propre décision.

Maintenant, bien que cela coûte cher, nous avons entrepris une campagne pour expliquer aux employés la valeur de leurs droits. Les dirigeants des syndicats ont collaboré avec nous pour répandre ces connaissances parmi leurs membres. Nous jugions préférable de prévenir ces nombreux cas où les employés se rendaient soudainement compte du fait qu'ils n'avaient droit à aucune pension et où la compagnie paraissait dure et sans cœur. Nous préférions beaucoup qu'ils se prévalent de leur droit. Nous avons conduit cette campagne d'éducation pendant plusieurs années. Les chefs des syndicats accompagnèrent nos fonctionnaires pendant deux ou trois ans pour donner les explications voulues à leurs membres. Des dizaines de mille employées étaient en cause. Même après tous ces efforts, un certain nombre d'employés négligeaient de se prévaloir de leurs droits. Il n'existait aucune méthode de les obliger rétroactivement à verser des contributions. Toutefois, nous décidâmes de rendre le système des pensions obligatoire pour tous les nouveaux employés. Nous ne pensions pas avoir le droit d'exiger des employés déjà en fonctions qu'ils contribuent au fonds de pensions, puisque ce n'était pas une condition de leur engagement. Mais tous les nouveaux employés engagés depuis le 1er janvier 1959 sont obligés de contribuer à la caisse des pensions. C'est ce que nous entendons par le système obligatoire. S'ils refusent d'accepter cette condition, ils ne sont pas engagés. Nos employés sont maintenant sur un pied d'égalité avec ceux du Pacifique-Canadien dont le système de pension est obligatoire depuis au moins 25 ou 30 ans.

M. McFARLANE: Depuis 1937.

M. GORDON: Merci. Le Pacifique-Canadien a le système obligatoire depuis cette époque et, à la lumière du passé, je pense que nous aurions dû suivre son exemple, mais nous ne l'avons pas fait. Au cours des années, tous les employés qui ne font pas partie du système de pensions disparaîtront et nous finirons par être dans la même situation que le Pacifique-Canadien. Tous les employés devront contribuer à leur pension de retraite et nous n'entendrons plus parler de gens qui ne se sont pas prévalu de leurs privilèges.

M. McFARLANE: J'ajouterai une réserve à ma remarque. A partir du 1er janvier le système de pension du Pacifique-Canadien est devenu obligatoire pour tous les employés antérieurs, mais il existait déjà un système de pension à leur égard.

M. GORDON: C'est exact. La même situation existe dans notre cas.

M. McFARLANE: Il y a environ 15 ans, vers la fin des années 40, ou au début des années 50, la compagnie a accordé à ses employés le privilège de verser rétroactivement leurs contributions au fonds de pension à partir de 1937. Y avez-vous songé?

M. GORDON: Oui. Je vous présenterai à ce sujet un mémoire détaillé quand nous aborderons l'autre question. Mais je tiens à vous signaler ce point important. Au cours de notre campagne éducative, nous avons convaincu 32,000 employés qui n'étaient pas jusque-là des contributeurs, de devenir membres de ce que nous avons appelé la Partie II du fonds de pension. C'est ce qui a changé en grande partie les besoins de financement.

Pour résumer l'exposé de M. Toole, je vous donnerai l'explication suivante. Nous avons maintenant le système de financement courant au lieu du système de financement terminal. J'ajouterai que la question a été expliquée dans tous ses détails au ministre des Finances. Les fonctionnaires de son ministère, aidés de ceux du département de l'assurance, ont analysé soigneusement nos propositions et ont approuvé le changement.

M. FORBES: Avez-vous dit que vous versez une pension de base de $25 par mois à tous les employés, qu'ils aient contribué ou non à la caisse des pensions? Ai-je bien compris?

M. GORDON: J'en suis presque certain. La raison qui me fait hésiter quelque peu, c'est le terrible méli-mélo de circonstances diverses qui a accompagné l'acquisition des divers chemins de fer au cours des années. Toutefois, cette question sera traitée avec plus d'exactitude dans le mémoire que j'ai mentionné.

Le PRÉSIDENT: Tout cela est très intéressant, mais ne nous embourbons pas maintenant dans cette question, nous entrerons plus tard dans les détails.

M. FORBES: La question du fonds de pension a pris une importance considérable à Ottawa depuis deux jours. Le président des Chemins de fer nationaux a-t-il droit à une pension?

M. GORDON: Il touchera une pension quand le moment sera venu, d'après la formule applicable aux autres employés du réseau. Il n'existe aucune disposition spéciale à l'égard du président. La formule s'applique dans son cas exactement comme pour tout le monde.

M. FORDES: Vous versez des contributions?

M. GORDON: Oui, je paie 5 p. 100, soit environ $3,500 par an.

M. FORBES: Quel sera le chiffre de votre pension si vous continuez votre service encore 25 ou 30 ans?

M. GORDON: Je ne discuterai pas cette question, car nous ne révélons jamais le chiffre des pensions individuelles. Je n'y aurais pas grande objection personnellement, mais je ne voudrais pas créer un précédent qu'on pourrait invoquer dans d'autres cas. Personnellement, je suis exactement sur le même pied que les autres employés. Nous avons adopté la règle de ne pas révéler le chiffre des pensions versées aux individus, que nous jugeons une affaire personnelle et privée.

M. FORBES: Mais voyez notre cas. La plupart d'entre nous attendons le jour où nous aurons atteint 70 ans, alors que nous toucherons $55 par mois. Pourquoi n'auriez-vous pas la même ambition?

M. FISHER: Je n'attends pas cela.

M. GORDON: Je recevrai certainement plus de $55 par mois.

Le PRÉSIDENT: Si vous aviez été membre de la Chambre aussi longtemps que nous et si vous aviez droit à la pension actuelle, vous ne toucheriez pas les $55 par mois. Les membres du Parlement sont à peu près les seuls au Canada à recevoir une petite pension pour leur service à la Chambre et qui n'ont pas la pension de vieillesse après avoir atteint l'âge voulu.

M. FISHER: Puis-je faire remarquer à M. Forbes que M. Gordon est un homme corpulent et les actuaires disent que les gros hommes meurent plus jeunes.

Le PRÉSIDENT: En toute justice, au sujet de cette question, sans qu'elle soit dictée par quelque motif répréhensible, je sais que la même base est appliquée généralement et si vous commencez à divulguer le montant d'une pension particulière, vous pourriez tout aussi bien donner la liste entière.

M. FORBES: Il est employé de l'État. Il a déjà été question d'une autre pension il y a quelques jours.

Le PRÉSIDENT: Le cas était différent.

M. GORDON: Afin d'éviter tout malentendu, permettez-moi une explication. Le fonds de pension des Chemins de fer nationaux a été approuvé par arrêté en conseil. Un point qui doit être bien compris, monsieur Forbes, c'est qu'aucune disposition concernant le fonds de pension ne vise un individu en particulier, ni ne met en danger la sécurité financière du fonds en général. Ni les pensionnés actuels, ni les pensionnés de demain, n'ont à s'inquiéter des arrangements financiers concernant le paiement des pensions autorisées par la loi.

M. FORBES: J'ai posé cette question parce que je désirais faire une comparaison avec la responsabilité des fonctions.

M. BROOME: Le montant de l'intérêt que vous payez, comme M. Toole l'a mentionné, porte-t-il sur le déficit reconnu de 225 millions?

M. GORDON: Nous payons l'intérêt sur un élément de passif accumulé, c'est-à-dire théorique, représentant dans le langage des actuaires ce qu'il faudrait payer si tous les employés commençaient à toucher leurs pensions aujourd'hui. Mais, comme M. Toole l'a fait remarquer, d'après les calculs, il s'écoulera 150 ans avant que la possibilité d'épuisement de fonds se présente. Il s'agit d'une assertion théorique et le fonds continuera d'exister à perpétuité, car il est inconcevable qu'un aussi grand nombre de personnes prennent leur retraite au même moment et que l'on ait à combler ce déficit. En réalité, le fonds se perpétuera sur la base actuelle.

Le PRÉSIDENT: Un grand nombre d'embranchements auront alors été abandonnés.

M. BROOME: Quelle est la signification de ce montant? Entre-t-il dans la structure financière de la compagnie?

M. GORDON: C'est un passif contingent qui pourrait échoir dans 150 ans.

M. CARTER: Le nombre des employés des chemins de fer est en régression constante. Quelle influence cela peut-il avoir sur le fonds de pension et sur la possibilité d'une augmentation des prestations de retraite?

M. GORDON: Cela n'a aucun effet.

M. CREAGHAN: On rembourse aux employés mis à pied toutes leurs contributions, n'est-il pas vrai?

M. GORDON: Tout dépend du cas. Vous abordez de nouveau la question du droit à la pension.

M. CREAGHAN: M. Carter se demandait si la diminution du nombre des employés aurait pour effet d'accroître la solvabilité du fonds de pension. Je

fais simplement remarquer que l'on rembourse les contributions dans le cas des cessations d'emploi.

M. GORDON: Oui, mais dans certains cas, les employés ont droit au remboursement de leurs contributions avec intérêt. Ces remboursements n'ont aucun effet sur la stabilité du fonds, vu que la responsabilité à l'égard de l'individu cesse dès qu'on l'a remboursé.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne comprends pas bien cette réduction de 10 millions dans le coût des pensions, alors que la stabilité et le passif restent inchangés. Ces problèmes de financement terminal et de financement courant prêtent à confusion. Cela signifie-t-il que la compagnie a cessé ses versements au fonds de pension et se borne à payer sa contribution aux pensions courantes?

M. GORDON: Non. Prenons par exemple un cas particulier. D'après l'ancienne méthode de financement terminal, lorsqu'un individu atteignait l'âge de la retraite et demandait sa pension, la compagnie, à la suite d'un calcul actuariel, mettait de côté une somme qui jointe aux contributions de l'intéressé, avec intérêt, formait un capital suffisant au paiement de la pension. Cet élément de passif était inscrit dans nos comptes de l'année pendant laquelle l'individu prenait sa retraite.

Nous avons maintenant abandonné cette méthode. Mon explication est peut-être rudimentaire mais fondamentalement exacte. Je renonce à employer le langage de la comptabilité qui est un jargon incompréhensible à la plupart. Depuis le 1er janvier 1960, nous débitons la compagnie de la contribution applicable à tous les employés en service, sans égard au passif accumulé à l'égard des années de service antérieures. Depuis le 1er janvier 1960, nous versons au fonds les montants réels au fur et à mesure de leur échéance.

M. HORNER (*Acadia*): Cinq pour cent, ou quelque chose comme cela.

M. FISHER: Votre contribution ayant diminué de 10 millions cette année, cela veut dire que si vous aviez adopté la nouvelle méthode plus tôt, le fonds de 700 millions ne serait pas aussi considérable à l'heure actuelle.

M. GORDON: C'est encore là une hypothèse.

M. TOOLE: Le calcul est fondé sur l'âge moyen des employés et si la nouvelle méthode avait été adoptée deux, trois ou cinq ans plus tôt, je ne saurais dire si le déficit de 325 millions serait plus ou moins élevé.

M. GORDON: Tout dépend de la composition des groupes d'âges à un moment donné. Les actuaires fondent toujours leurs calculs sur les tables de mortalité. Ils examinent la composition du groupe visé par le fonds de pension et estiment le taux de mortalité d'après les règles de l'assurance. Le coût d'un fonds de pension peut varier grandement suivant la composition du groupe d'âges des intéressés. En moyenne, on peut dire que la composition des âges de nos employés d'il y a cinq ans était conforme à la règle générale, mais on ne saurait l'affirmer catégoriquement.

M. FISHER: Une dernière question. Qui a pris l'initiative du changement de méthode? A-t-on voulu suivre l'exemple des autres grandes organisations?

M. GORDON: Comme M. Toole l'a expliqué, il a résulté de l'adoption du système des contributions obligatoires. C'est alors que nous avons décidé de reviser la méthode de financement terminal. J'avais toujours eu des doutes quant à cette méthode, mais lors de l'adoption du système des contributions obligatoires, la question revint sur le tapis et nous décidâmes d'engager la firme William Mercer Company qui s'est spécialisée dans ce domaine actuariel. Elle fut chargée d'examiner notre méthode de financement du fonds de pension et de nous faire des recommandations quant au système de financement le plus approprié et le plus sûr. La firme consacra un temps considérable à

l'examen de la situation et nous recommanda finalement l'adoption du nouveau système. Après avoir vérifié la justesse de cette proposition, nous l'avons renvoyée à l'examen des experts du ministère des Finances. Tout ceci a exigé un temps considérable, mais nous avons obtenu l'opinion des meilleurs experts disponibles.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, la plupart des membres du Comité ont reçu les recommandations des syndicats et même de certaines unités régionales. Une bonne partie de celles-ci porte sur la question du droit à la pension de retraite, mais il est aussi question du montant des contributions au fonds de pension et du montant des prestations de retraite. Il me semble qu'il vaudrait mieux les examiner maintenant que d'attendre l'autre sujet.

M. GORDON: Je ne le pense pas, si vous me permettez de le dire. La somme des contributions est partie intégrante des pensions payées et est fixée par les dispositions du fonds de pension.

Le PRÉSIDENT: Vous aurez toutes les occasions voulues de revenir sur ce sujet.

M. GORDON: Voici comment je puis expliquer la situation. D'après les dispositions actuelles du fonds de pension, la compagnie garantit en réalité le paiement des prestations de retraite approuvées et a déterminé la contribution exigible des employés. Lorsque le coût de la pension dépasse le montant de leur contribution, la compagnie est responsable du paiement intégral et notre contribution est en général beaucoup plus élevée que celle des employés.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je n'ai posé cette question que pour signaler la situation à l'attention du Comité. La résolution adoptée par la Chambre le lundi 15 mai contient le paragraphe suivant:

> étudier les droits à la pension des employés actuels ou retraités des chemins de fer Nationaux du Canada en ce qui a trait aux anomalies qui ont pu résulter de la solution de continuité de service.

Ceci ne nous donne pas le droit de discuter l'échelle des prestations de pensions. Je ne voudrais pas que le Comité adoptât la proposition pour découvrir subséquemment que l'ordre de renvoi ne lui accordait pas ce pouvoir.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur le sujet à l'étude?

M. HORNER (*Acadia*): J'ai encore une question. Afin de mieux comprendre les effets du financement des pensions et le nombre des employés visés, quel est le pourcentage des employés qui tombent sous le système des contributions obligatoires?

M. GORDON: Les chiffres les plus récents indiquent qu'au 31 décembre 1960, 79,826 employés contribuaient aux divers systèmes de pension, soit 83 p. 100 de notre personnel. En décembre 1958, le nombre des contributeurs n'était que de 53,982, soit 51.9 p. 100. L'augmentation a donc été substantielle.

M. CREAGHAN: M. Gordon pourrait-il nous dire si ce système de pensions a eu quelque effet quant à l'âge des nouveaux employés? Je connais des cas où la direction a répondu qu'elle ne pouvait engager les intéressés à cause du règlement de la caisse des pensions.

M. GORDON: Cette question reviendra au chapitre du droit à la pension. Le règlement de la caisse des pensions prévoit tous ces cas. Il y a eu des changements. Il existait autrefois certaines restrictions quant à l'âge des nouveaux employés. Ceux qui dépassaient 40 ans devaient être l'objet de dispositions spéciales, ou ne recevaient que 50 p. 100 environ des pensions ordinaires. Mais ces dispositions ont été abrogées. On peut maintenant participer au système de pensions à tout âge.

M. CREAGHAN: C'est là une règle sensée.

Le PRÉSIDENT: Vu le chevauchement de toutes ces questions, nous ferons plus tard un examen approfondi du système des pensions.

M. HORNER (*Acadia*): Nous sera-t-il permis de discuter le chiffre des prestations de retraite?

Le PRÉSIDENT: Oui. Passons maintenant à l'article suivant: Autres développements et nouveaux embranchements.

M. FISHER: M. Gordon voudrait-il me dire s'il y a quelques progrès dans les études entreprises il y a quelques années sur le projet de construction d'un embranchement dans la région de Nakina pour donner accès à la mine de fer Anaconda? Cette mine possède un gisement à 40 ou 50 milles au nord de Nakina et dépense environ 5 millions à sa mise en valeur. Je crois savoir qu'il y a eu des conversations à ce sujet.

M. GORDON: Divers projets d'embranchements font l'objet d'études hautement confidentielles. En d'autres termes, les promoteurs ne veulent pas que nous dévoilions le fait qu'ils songent à mettre en valeur certaines régions particulières. Je n'ai pas d'objection à vous faire voir les rapports, mais je n'aimerais pas qu'ils soient rendus publics. Je ne suis pas même certain de pouvoir identifier l'embranchement particulier que vous mentionnez.

M. FISHER: Voici pourquoi j'ai posé cette question. Le choix du meilleur port possible sur le lac Supérieur s'impose en vue de la réalisation de ce projet. On a parlé de Jackfish qui est situé sur la ligne du Pacifique-Canadien. J'aimerais savoir si le Pacifique-Canadien s'est immiscé dans cette question et je ne voudrais pas une répétition de ce qui a eu lieu à Manitouwadge. Nous devrions faire tous les efforts pour que le minerai soit transporté à la côte par les Chemins de fer nationaux qui ont la ligne la plus rapprochée de l'endroit.

M. GORDON: Je serais heureux de toute initiative dans ce sens. Toutefois, dans cette région, le choix du chemin de fer sera déterminé par la concurrence et fondé sur les meilleures conditions offertes. Si vous pouvez convaincre vos collègues au Parlement de réserver cette région aux Chemins de fer nationaux et d'en écarter le Pacifique-Canadien, je vous ferai une proposition, mais je ne pense pas que vous puissiez obtenir l'adoption d'une telle mesure.

M. FISHER: A ce sujet, il me paraît ironique que nous ayons deux routes d'accès à Manitouwadge, compte tenu de la population de l'endroit et du volume du trafic. Je comprends bien que la compagnie Iron Ore désire obtenir les meilleures conditions possibles en vue de son exploitation éventuelle, mais j'espère que les Chemins de fer nationaux feront tout en leur pouvoir pour être sur les lieux dès le début, vu que leur ligne est la plus rapprochée de l'endroit.

M. GORDON: Voici mon explication. Je puis dire avec certitude que ni la direction des Chemins de fer nationaux, ni celle du Pacifique-Canadien, ne voudraient construire des embranchements rivaux dans cette région. Manitouwadge offrait une situation spéciale. Les facilités d'accès du Pacifique-Canadien et des Chemins de fer nationaux étaient à peu près égales. L'endroit peut être desservi également par les deux et le coût de la construction est à peu près égal, d'un embranchement venant du nord et d'un autre du sud. Il se présentait là un élément de développement et les deux compagnies étaient sur les lieux. Nous étions arrivés les premiers, mais le Pacifique-Canadien nous avait suivis.

Voyons dans quelle situation se trouvait le Pacifique-Canadien et quelles étaient les perspectives. L'estimation de l'importance de l'exploitation portait à croire qu'il y aurait suffisamment de trafic pour alimenter la concurrence. Il ne s'agissait pas de la construction d'un long embranchement, mais seulement d'une ligne de 25 milles et ce n'était pas une entreprise majeure. Dans le cas du projet que vous avez mentionné, nous avons eu de longues discussions avec les promoteurs, si je puis les appeler ainsi, qui s'intéressent à la mine de fer. Nous leur avons expliqué de notre mieux l'avantage qu'il y aurait à

utiliser les Chemins de fer nationaux. Nous avons invoqué tous les arguments possibles à l'appui de notre thèse et je pense que nous aurons gain de cause. Toutefois, seule une loi restrictive pourrait interdire cette région au Pacifique-Canadien.

M. FISHER: Vous avez parlé du développement du lac Saint-Joseph, qui est une entreprise lancée par les propriétaires de la mine de fer Steep-Rock. Avez-vous fait des études dans ce cas?

M. GORDON: Nous n'avons encore eu que des discussions préliminaires. Plusieurs points ont été examinés. Mais nous n'avons pas encore entrepris d'études sur les lieux, ni fait aucun examen aérien. Toutefois, la question est pendante.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions au sujet des embranchements? Sinon, nous passerons à l'article suivant, sur le développement industriel.

M. FISHER: On mentionne plus de 360 établissements industriels situés sur les lignes des Chemins de fer nationaux. Peut-on dire qu'en général ces établissements se trouvent dans la région centrale d'Ontario et de Québec?

M. GORDON: C'est exact. Incidemment, je ferai remarquer au Comité que le rapport du Pacifique-Canadien sur le même sujet mentionne 589 établissements. Quand j'eus pris connaissance de ce chiffre, je demandai pourquoi nous n'avons que 360 établissements. Une fois de plus il s'agissait de statistiques qui ne sont pas fondées sur les mêmes données et ne peuvent se comparer. D'après une base de calcul semblable, les Chemins de fer nationaux auraient 674 établissements industriels en regard des 589 du Pacifique-Canadien, bien que ce chiffre ne soit peut-être pas absolument exact. L'autre compagnie tient compte des établissements et de certaines régions de triage, contrairement à notre méthode. Mais les derniers chiffres que je viens de mentionner sont fondés sur une même base.

M. FISHER: Quel rôle joue la firme Muirhead Forwarding dans le développement industriel? Est-ce une organisation destinée à assurer un meilleur service aux nouveaux établissements?

M. GORDON: Elle représente une méthode admise depuis longtemps par les chemins de fer. La firme Muirhead Forwarding fait la cueillette des petites quantités de marchandises de divers établissements, les réunit en quantité suffisante au chargement entier d'un wagon et fait ainsi quelque profit, par la différence du prix de transport d'un wagon entier avec le prix du transport de petites quantités individuelles. Ce profit n'a rien à voir au développement industriel le long de nos lignes.

M. FISHER: Vu que vous déployez toutes sortes d'efforts pour augmenter le volume de transport de marchandises en petites quantités inférieures au chargement d'un wagon, je me demande quel est l'effet de cette pratique du point de vue de votre organisation.

M. GORDON: Nos efforts dans ce sens auront pour effet de réduire les chances de bénéfices de la firme.

M. FISHER: Une plainte que nous entendons fréquemment à la tête des Lacs et, pour la première fois, je plaiderai sans pudeur l'intérêt de ma propre circonscription...

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour la première fois?

M. FISHER: Pour la seconde fois. Les compagnies de chemins de fer, Pacifique-Canadien et National-Canadien, détiennent un grand nombre de propriétés à la tête des Lacs. Ceci me semble de nature à retarder le développement industriel. J'aimerais savoir si vous seriez disposé à vous départir de certaines propriétés et à les transférer aux municipalités ou à d'autres organismes, vu qu'on blâme peut-être injustement les chemins de fer de mettre entrave au progrès industriel.

M. GORDON: Je ne connais pas la situation. Votre critique est peut-être fondée, monsieur Fisher. J'ai déjà dit, ou je me proposerais de dire que nous avons commencé l'analyse complète des propriétés que nous détenons dans tout le pays. Je me suis rendu compte au cours des années que notre service d'exploitation s'oppose à toute vente de propriété. Il prétend toujours que nous en aurons peut-être besoin demain ou l'an prochain. D'après notre ancien système, aucune propriété ne pouvait être vendue sans que le service d'exploitation ait donné un certificat à l'effet que la propriété en question n'était plus utile au chemin de fer. Nous continuons d'exiger ce certificat pour toute vente de propriété, mais nous faisons en même temps une analyse indépendante et, dans certains cas, nous avons découvert que les propriétés pouvaient être utilisées à meilleur escient. Je citerai le développement de Moncton comme exemple. On en trouve un autre à Campbelltown et nous sommes actuellement à analyser la situation à Edmonton. Nous étudions aussi le cas de Toronto, où la construction d'un parc de triage automatique libérera certaines propriétés. Au cours de notre analyse, nous examinerons sûrement la situation à la tête des Lacs afin de découvrir si nous ne pourrions pas utiliser certaines propriétés plus avantageusement, ou s'il serait préférable de les passer à d'autres organismes.

M. FISHER: Vous possédez là trois parcs séparés et bien que je comprenne les besoins considérables du transport du grain, vous pourriez vous dispenser de certaines propriétés que vous n'utilisez pas.

M. GORDON: Vous savez que le ministère des Travaux publics est à construire une nouvelle tête de ligne à cet endroit. Je ne suis pas assez bien renseigné sur la situation locale pour risquer une opinion, mais je sais que la question est à l'étude et je m'en occuperai personnellement.

M. BROOME: J'imagine que les Chemins de fer nationaux ont un service spécial qui s'occupe du développement industriel. Est-ce exact?

M. GORDON: Oui, un service très actif.

M. BROOME: Il s'efforce de promouvoir de nouveaux développements industriels et d'intéresser les fabricants de nouveaux produits?

M. GORDON: Oui, notre service est très actif. Depuis des années, il conduit des études industrielles dans divers endroits et a publié des brochures contenant les renseignements propres à intéresser les industriels. La distribution de ces brochures se fait par les diverses organisations commerciales et autrement. Nous sommes constamment à l'affût d'occasions où certaines ressources pourraient offrir un intérêt particulier à quelque genre d'industrie et nous nous mettons en communication avec les intéressés.

M. BROOME: Vous vous occupez aussi des industries secondaires?

M. GORDON: Nous avons préparé des études pour toute la région de l'Atlantique. J'en ai ici la liste.

M. BROOME: Lorsque vous faites des achats pour les besoins de votre réseau, exigez-vous que l'on indique toujours le pays d'origine des marchandises qu'on vous offre?

M. GORDON: Pas le pays d'origine. Je pense vous avoir cité l'autre jour le texte que nous employons.

M. BROOME: J'ai compris que ce texte ne s'applique qu'à vos entrepreneurs et aux termes de leurs contrats, mais je parle maintenant des achats directs. Par exemple, si vous avez besoin de haches, exigez-vous que les soumissionnaires indiquent le pays où elles ont été fabriquées?

M. GORDON: Je ne le pense pas.

M. BROOME: Mais ne pensez-vous pas que cela vous serait avantageux?

Bien que l'exigence dont vous parlez ne soit pas mentionnée spécifiquement, les chiffres que je vous ai communiqués indiquent que le montant de nos achats au Canada est tellement considérable que la valeur des marchandises achetées à l'extérieur est insignifiante. Si j'ai bien compris votre question, monsieur Broome, je répondrai qu'il ne serait pas pratique d'exiger que les haches qu'on nous offre, par exemple, soient fabriquées au Canada.

M. BROOME: Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Les formules de soumission des gouvernements, fédéral et provinciaux, exigent que l'on mentionne le prix d'origine des articles offerts et dans un grand nombre de cas, l'estimation du pour-cent d'origine canadienne. Vous pouvez parfaitement bien acheter les choses dont vous avez besoin d'une compagnie canadienne qui est simplement une agence d'importation. Votre statistique ne saurait indiquer quel est le pour-cent d'origine canadienne de vos achats si vous n'exigez ce renseignement des soumissionnaires.

M. GORDON: Voici mon explication. Je vous citerai un extrait du manuel d'instructions qui régit notre service d'achats et de fournitures:

> Le réseau a pour politique d'utiliser au Canada, dans la mesure du possible, des matériaux, de l'équipement et des fournitures de provenance canadienne. On n'achètera des marchandises étrangères pour utilisation au Canada que dans les cas où il ne se produit rien de semblable au Canada, ou lorsque les fournisseurs canadiens ne peuvent offrir des marchandises de prix ou de qualité comparables.
>
> Les matériaux, l'équipement ou les fournitures destinés à être utilisés exclusivement aux États-Unis seront normalement achetés des fournisseurs américains.
>
> Autant que possible, on maintiendra une liste d'au moins trois fournisseurs différents pour chaque produit. Si l'on ne peut trouver ce nombre de fournisseurs, il faut encourager l'établissement de nouveaux fournisseurs lorsque le volume des achats est suffisant.

Dans tous nos achats, nous accordons la préférence aux produits canadiens chaque fois que la chose est possible.

M. BROOME: En tenant compte du prix. C'est-à-dire que vous n'accordez aucune préférence lorsque le prix est plus élevé?

M. GORDON: Ce n'est pas tout à fait exact. J'ai eu connaissance de cas où les produits canadiens ont eu la préférence malgré une faible disparité de prix.

M. BROOME: Vous n'avez adopté aucune règle formelle quant à un écart de prix, disons de 5 p. 100?

M. GORDON: Non. Nous n'avons fixé aucun pourcentage. Nos acheteurs ont certainement adopté quelque ligne de conduite à cet égard, mais elle n'est pas publiée.

M. BROOME: Pourquoi spécifiez-vous que les achats faits pour vos lignes des États-Unis doivent être faits de fournisseurs américains? Ne considérez-vous pas que vos lignes aux États-Unis doivent servir à l'économie canadienne plutôt qu'à l'économie américaine?

M. GORDON: Oui. Les fournisseurs canadiens sont admis à soumissionner sur le même pied que les fournisseurs américains, mais du point de vue des bonnes relations publiques nous ne voulons pas importer uniquement des marchandises canadiennes pour nos opérations aux États-Unis.

M. BROOME: Pas uniquement.

M. GORDON: Ce n'est pas une voie à sens unique. Nous avons des clients aux États-Unis et nous achetons des fournisseurs qui utilisent notre service.

M. BROOME: Supposons qu'il s'agisse de l'achat d'une locomotive diesel pour les lignes du Grand Trunk Western, l'achèteriez-vous à London, en Ontario, ou aux États-Unis?

M. GORDON: Nous l'achèterions aux États-Unis, surtout à cause des droits d'importation.

M. BROOME: A cause des droits?

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: Vous dites que si vous importez une locomotive diesel...

M. GORDON: ...du Canada aux États-Unis, elle coûtera beaucoup plus cher la locomotive achetée aux États-Unis.

M. BROOME: J'imagine que la même considération s'applique au matériel roulant?

M. GORDON: En général, oui. Mais nos lignes des États-Unis n'achètent pas ordinairement de matériel roulant ou de wagons à marchandises. Elles les louent. C'est la pratique courante.

M. BROOME: Vous les louez?

M. GORDON: C'est exact. Nous les louons, ce qui est permis.

M. BROOME: Pourriez-vous faire la même chose pour les locomotives diesel?

M. GORDON: Pas à des conditions avantageuses.

M. BROOME: Puisque vous travaillez au développement des usines et des établissements industriels canadiens, ne pensez-vous pas qu'il y aurait lieu de spécifier un certain pourcentage d'écart de prix en faveur des fournisseurs canadiens?

M. GORDON: Si j'admets que nous le faisons, on me demandera ensuite quel est le pourcentage autorisé. Nos acheteurs ont en général une tendance à favoriser les nôtres. Mais si nous établissions publiquement une règle à cet égard, cela réduirait la concurrence entre les soumissionnaires.

M. BROOME: Un acheteur est toujours jugé par le résultat de ses achats de sorte qu'il accepte invariablement la soumission la moins élevée, à moins que la compagnie lui reconnaisse une latitude dont l'exercice ne sera pas à son propre désavantage.

M. GORDON: Il sait à quoi s'en tenir.

M. CARTER: Il y a quelques années, monsieur Gordon, votre compagnie, par son service de développement industriel, introduisit un contenant canex et j'espérais que celui-ci deviendrait d'utilisation générale dans mon commerce et qu'il apporterait une solution aux problèmes de nos pêcheries. Autant que je sache, on n'emploie ces contenants que pour le service du Château Laurier, de la maison Eaton et de quelques autres firmes de Toronto. Pourriez-vous nous renseigner à cet égard? L'utilisation de ce contenant s'est-elle généralisée?

M. GORDON: Non. En vérité, le contenant canex nous a désappointés. Nous sommes encore convaincus que c'est un excellent article qui répond a nos exigences techniques. Mais quand il s'est agi d'en répandre l'emploi dans le commerce, nous nous sommes trouvés en butte à une résistance organisée, venant en grande partie des intermédiaires qui, dans le commerce du poisson, tirent une partie importante de leurs bénéfices de la diminution du poids. Avec le contenant canex, il n'y a pas de diminution de poids. Nous avons trouvé impossible de mettre fin à cette pratique commerciale et le contenant canex n'est en conséquence utilisé que par certains clients que nous avons pu convaincre. La maison Eaton en est un et nous utilisons aussi ce contenant pour le service de nos hôtels, dont l'hôtel Reine Élisabeth. Si vous désirez manger du bon poisson, je vous assure, et je prie les journaux d'en prendre note, qu'il nous

faut exiger le poisson transporté dans les contenants canex utilisés par les Chemins de fer nationaux et servi dans nos hôtels. Cette assertion est tout à fait objective et exempte de tout préjugé.

M. Carter: Et venant de Terre-Neuve?

M. GORDON: Oui, c'est une excellente raison, monsieur Carter. C'est un article de première classe. Je n'exagère pas en disant que ce contenant permet de transporter sur le marché le poisson aussi frais qu'il soit possible de le garder après sa sortie de l'océan.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous en fournir au restaurant du Parlement?

M. GORDON: Je serais heureux de le faire. Puis-je me prévaloir de votre recommandation?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GORDON: Veuillez en prendre note et écrire à M. l'Orateur à ce sujet. C'est lui qui a la haute main sur le restaurant. Nous lui écrirons que nous avons la recommandation du président du Comité. Mais parlant sérieusement, on devrait vous fournir ce poisson.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas aussi bon juge en la matière que les députés des Provinces maritimes, mais il me semble qu'on ne sert pas de très bon poisson au restaurant.

M. CARTER: Je partage l'avis de M. Gordon, car j'ai eu l'occasion de goûter ce poisson dans divers hôtels.

M. HORNER (*Acadia*): Cette question du développement industriel et de l'établissement de 360 nouvelles fabriques m'intéresse beaucoup, car dans de nombreuses villes de l'Ouest, des remises à locomotives et d'autres édifices sont vacants et inutilisés. On demande partout de nouveaux établissements qui pourraient fournir de nouveaux emplois, particulièrement pendant la période de chômage actuelle. Pourrait-on nous donner une idée de la composition de ces 360 industries et nous dire si elles se sont établies en général au centre du Canada, ou si l'on en trouve quelques-unes dans l'Ouest?

M. GORDON: Je puis vous fournir les chiffres, mais guère de détails. En analysant le nombre d'établissements comparable au nombre cité par le Pacifique-Canadien, c'est-à-dire en employant le total de 674 au lieu de 360, on en trouve 25 dans la région de l'Atlantique, 434 dans la région centrale et 215 dans la région de l'Ouest.

M. FISHER: Pourriez-vous nous dire de quelles espèces d'industries il s'agit, par exemple ce nombre comprend-il des aciéries, et ainsi de suite?

M. GORDON: Je n'ai pas ces détails.

M. HORNER (*Acadia*): Où peut-on les trouver?

M. GORDON: Je ne possède pas ce renseignement, mais il s'agit d'industries de toutes sortes fabriquant tous les produits imaginables. En d'autres termes, quand j'ai examiné la liste, aucune industrie particulière ne paraissait l'emporter sur les autres, toutes étaient représentées.

M. HORNER (*Acadia*): Pourriez-vous nous expliquer quel a été le rôle du service de développement industriel des Chemins de fer nationaux dans l'établissement de ces usines? Leur a-t-on avancé de l'argent ou donné des emplacements?

M. GORDON: Nous n'offrons pas d'arrangements spéciaux de cette nature. Nous nous tenons en relations avec les industriels et nous tâchons d'apprendre tout ce qui pourrait favoriser de nouveaux établissements. Puis nous signalons toute nouvelle occasion aux intéressés aussi tôt que possible et nous essayons de les convaincre de s'établir sur les lignes des Chemins de fer nationaux. Nous employons diverses méthodes. En premier lieu, nous faisons une étude

très complète de la situation dans chaque communauté canadienne et des avantages spéciaux qui peuvent offrir quelque intérêt. Certains endroits ont des sources d'énergie, d'autres de l'eau en quantité, ou une main-d'œuvre qualifiée. Nous faisons l'analyse de la situation en collaboration avec les autorités municipales ou locales. Nous adressons ensuite des brochures aux associations commerciales du Canada et des États-Unis et au cours des années, nous avons dressé une liste importante de celles-ci. En outre, il se répand toujours des rumeurs à l'effet que telle ou telle compagnie cherche à s'établir et nous tenons compte de tous ces renseignements. Nos fonctionnaires sont constamment en voyage à la recherche de nouvelles affaires et parcourent ainsi tous les États-Unis. L'exemple de ce que nous avons réussi à Red Deer est intéressant. En collaboration avec les autorités municipales nous décidâmes d'éliminer une gare située au centre de la ville et qui entravait le développement des alentours. On y aménagea une région industrielle. Puis, travaillant toujours en collaboration avec la ville, nous fîmes de la publicité, signalant à diverses organisations les avantages qu'elles trouveraient à Red Deer. Ensuite, nous avons enlevé nos rails et construit de nouvelles voies, créant ainsi un parc industriel très satisfaisant. Ces nouveaux développements sont maintenant connus dant tout le Canada.

M. HORNER (*Acadia*): Avez-vous obtenu des résultats à Red Deer? A-t-on réussi, et je ne parle pas des Chemins de fer nationaux en particulier, à attirer des établissements industriels grâce à cette offre de construction de voies d'accès et d'assistance au développement de la région?

M. GORDON: Une conserverie de viandes est actuellement en construction et par les manifestations d'intérêt constatées, nous avons lieu d'espérer un véritable développement des parcs industriels à brève échéance.

M. HORNER (*Acadia*): Cette conserverie est-elle établie sur les voies des Chemins de fer nationaux?

M. GORDON: Oui, ce sont les Chemins de fer nationaux qui feront le transport de ses produits.

Le PRÉSIDENT: Vu la concentration actuelle des industries dans la région du centre, c'est une indication que la tendance actuelle est en faveur des nouveaux développements dans l'Ouest.

M. FISHER: C'est ce qui a été la cause de l'élévation des prix de transport.

M. GORDON: Non, il y a là un avantage réel.

M. FISHER: C'est ce que l'on prétend dans l'Ouest.

Le PRÉSIDENT: Vu la concentration des industries depuis plusieurs années dans les régions du centre, je suis frappé par ces chiffres de 250 en regard de 234, qui indiquent une tendance nouvelle des nouveaux développements dans l'Ouest, une augmentation de la population et une expansion plus rapide que dans l'Est.

M. HORNER (*Acadia*): L'Alberta est une province fortunée.

Le PRÉSIDENT: Elle l'est sans doute, mais c'est un développement intéressant. Avez-vous d'autres questions?

M. FISHER: Je voudrais certains renseignements au sujet de la Commission royale.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant porte sur les développements immobiliers de Moncton.

M. CREAGHAN: Je désire une explication du retard apporté à la mise en œuvre du programme. On espérait généralement un commencement important en mai 1961, mais tout est encore en suspens. On m'apprend que de nouvelles négociations ont été nécessaires, mais que peut-on divulguer à cet égard?

M. GORDON: On peut sans doute prétendre qu'il y a eu des retards, à certain point de vue, mais dans tous ces développements nouveaux, qualifiés «d'entreprises dans les millions» par les journaux, il doit toujours s'écouler des périodes assez longues, qu'on peut appeler des délais, entre le moment de l'annonce du projet jusqu'à celui où les bulldozers et les pelles mécaniques entrent en jeu. Mais il n'est pas juste de dire qu'on retarde l'exécution de l'entreprise, car dans l'intervalle on travaille à la préparation des plans et à l'étude des détails de toutes sortes. Quand les pelles mécaniques apparaissent ensuite sur la scène, les progrès sont rapides.

Nous avons eu un exemple très frappant d'un cas semblable à Montréal. Il s'écoula deux ans, je pense, après l'annonce du projet, pendant lesquels on ne constata pas le moindre signe d'activité. Un bon nombre de gens commencèrent à avoir des doutes et les rumeurs se répandirent à l'effet que l'entreprise était mort-née. Il faut être patient quand il s'agit de projets d'une telle envergure et comprendre qu'il faut du temps aux architectes et aux ingénieurs, de même que pour les négociations et le règlement des détails.

Mais un autre élément est entré en ligne de compte à Moncton. Après que nous eûmes fait le choix de l'entrepreneur particulier des travaux, au cours de discussions subséquentes, il se révéla une mesure d'enthousiasme public et un intérêt tel que les promoteurs du projet durent se demander s'il n'y avait pas lieu de voir plus grand et de donner plus d'ampleur à l'entreprise. D'ordinaire, l'intérêt se manifeste après la construction, quand vient le moment de répartir les concessions et c'est alors que l'on songe à agrandir. Dans le cas en discussion, le promoteur reçut un tel nombre de demandes qu'il jugea opportun d'entamer de nouvelles négociations avec nous en vue de l'acquisition de l'autre propriété de dix acres, afin de tout aménager d'un seul coup.

M. CREAGHAN: C'est le point qui m'inquiète. En mai 1960, votre demande d'offres fut publiée dans tout le pays. Vous avez reçu environ quinze soumissions et en février dernier les négociations étaient déjà presque terminées. Tout indiquait que les travaux seraient commencés cette année, car la date de votre déménagement éventuel est généralement connue.

Mais voici qu'après toute une année de négociations et de préparation de plans en vue du développement de dix acres, on parle maintenant de doubler la superficie à utiliser. C'est ce qui m'inquiète.

M. GORDON: Un moment, il est nécessaire que je vous donne d'autres explications.

M. CREAGHAN: Je me demande si l'explication de votre règle exigeant des soumissions publiques, ne vous obligera pas à annoncer de nouveau l'entreprise vu l'expansion que vous songez à lui donner.

M. GORDON: Oui, mais il n'y a pas lieu de s'inquiéter à ce sujet. L'intérêt qui s'est manifesté au cours des discussions nous a portés à penser qu'il y a lieu de donner plus d'ampleur à notre programme et à aménager en même temps l'autre partie de la propriété. Cela a pu retarder le début des opérations quant à la première partie du programme. Les chemins de fer vont d'abord évacuer l'autre partie de la propriété et nous déciderons ensuite s'il y a lieu de demander de nouvelles offres. Nous ne devons pas nécessairement confier le développement de la seconde partie de la propriété à l'entrepreneur de la première partie. Il sera naturellement admis à faire une offre et j'imagine qu'il se trouve dans une situation plus favorable que les autres, ou du moins il devrait l'être, mais nous ne voulons pas être blâmés. Nous avons déjà sollicité des offres quant au développement d'une certaine partie de la propriété et nous avons reçu cinq ou six propositions. Les auteurs de ces propositions peuvent prétendre que s'ils avaient été au fait de l'importance réelle de l'entreprise, leurs offres auraient été plus avantageuses. Je me rends compte de cette éventualité.

M. CREAGHAN: La population peut-elle compter sur l'exécution du contrat actuel et sur le commencement des travaux au cours de l'automne?

M. GORDON: Oh, oui, les choses sont actuellement en marche. Les travaux n'ont jamais été interrompus. Nos entrepreneurs sont à l'œuvre et ils jouissent d'une excellente réputation; nous les avons déjà employés. Le retard a été anormal. Il y a eu un certain ralentissement au cours des récentes discussions, mais rien de particulier. Il s'agit simplement du retard apparent qui résulte de la préparation des plans.

M. CREAGHAN: J'ai appris qu'il y a eu un changement important dans le contrat original et que l'édifice des bureaux des Chemins de fer nationaux sera construit plus à l'ouest qu'on l'avait décidé en premier lieu.

M. GORDON: C'est ce qui arrive ordinairement au cours des discussions des détails.

M. CREAGHAN: C'est un changement très opportun qui libérera le terrain de la partie est dont la valeur commerciale est plus élevée et que l'on utilisera ainsi à plein rendement. Je me demande toutefois, si ce changement n'en entraînera pas d'autres?

M. GORDON: Je ne le pense pas. Il n'aura aucun effet sur l'entreprise elle-même et nous désirons certainement procéder aussi rapidement que possible. Je prédis que l'exécution des travaux ira aussi vite que possible, subordonnément aux risques ordinaires d'une entreprise de cette nature.

M. CREAGHAN: J'ai une autre question au sujet des nouveaux développements à Montréal, Campbellton et Moncton. Quel contrôle les Chemins de fer nationaux exercent-ils sur les entrepreneurs quant à l'emploi de la main-d'œuvre locale et à l'achat des matériaux de fournisseurs de l'endroit intéressé? Je sais que l'entrepreneur a la responsabilité de l'exécution de l'ouvrage, mais exercez-vous quelque autorité ou exigez-vous dans vos contrats que l'on accorde une priorité à la main-d'œuvre locale ou aux anciens employés des chemins de fer?

M. GORDON: Nous ne stipulons rien de ce genre. Vous parlez de l'entreprise de Montréal en particulier?

M. CREAGHAN: Aussi de Moncton et de Campbellton et des travaux que l'on exécutera peut-être l'an prochain.

M. GORDON: Et de l'obligation d'employer la main-d'œuvre locale?

M. CREAGHAN: Oui.

M. GORDON: Je ne pense pas que ce serait une mesure pratique.

M. CREAGHAN: Lorsque vous avez construit le parc de triage automatique à Moncton, le contrat stipulait une priorité en faveur des employés mis à pied par les Chemins de fer nationaux.

M. GORDON: C'est exact. C'est une forme de persuasion morale. Nous demandons aux entrepreneurs d'être raisonnables et, toutes choses étant égales, de donner du travail aux employés des Chemins de fer nationaux qui sont en chômage. Ils nous accordent généralement leur entière coopération. Mais nous n'en faisons pas une obligation légale. Il s'agit de maintenir de bonnes relations entre les entrepreneurs et les Chemins de fer nationaux.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque question au sujet de Moncton?

M. CREAGHAN: J'aurais plusieurs autres questions, mais je ne les poserai pas ici. Je les discuterai peut-être en particulier.

Le PRÉSIDENT: Nous passons alors au développement terminal de Montréal. Avez-vous quelques questions à ce sujet?

Puis viennent les services maritimes.

M. MCPHILLIPS: J'ai deux questions sur les services maritimes. Le navire qui fait des croisières en Alaska sera-t-il en service la saison prochaine?

M. GORDON: Oui. Nous avons pris cette décision tout récemment. Il sera en service pendant la saison.

M. McPHILLIPS: La rumeur publique sur la côte du Pacifique veut que la compagnie se propose d'abandonner ce service. Est-ce exact?

M. GORDON: Oui, dans ce sens que le navire sera utilisé aussi longtemps que possible, peut-être 10, 15 ou 20 ans, je n'en sais rien, ou jusqu'au jour où nous pourrons en faire la vente. Mais nous n'avons aucune perspective de vente prochaine. Il est donc probable qu'il restera en service aussi longtemps qu'il sera utilisable. C'est un service d'un seul navire. Nous ne le continuons pas de bon gré et nous n'avons aucune intention de le perpétuer ou de l'accroître. Ces croisières ont perdu de leur vogue bien que le navire en question soit assez populaire pendant la saison qui est très courte. Nous avons étudié à fond la possibilité de l'équiper pour des croisières d'hiver, mais le coût en serait trop élevé. Il restera en service jusqu'à ce qu'il se présente une bonne âme désireuse de l'acheter, ce qui est peu probable. Ce type de navires ne se vend plus aujourd'hui parce que l'utilisation en est trop limitée. Il doit être mis en hivernage, ce qui est très dispendieux.

M. McPILLIPS: Mais la compagnie a l'intention de le garder en service?

M. GORDON: Oui.

M. McPHILLIPS: Le service maritime n'a plus d'attraits pour vous?

M. GORDON: Pas un service de ce genre.

M. McPHILLIPS: Si je suis bien renseigné, les quais de la rue Ogden, à Victoria, furent donnés aux Chemins de fer nationaux en 1923?

M. GORDON: Oui.

M. McPHILLIPS: J'entends le son de la cloche.

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons pas siéger cet après-midi.

M. GORDON: Quoi?

Le PRÉSIDENT: Aucune salle n'est disponible.

M. GORDON: Je pourrais vous offrir une pièce à l'hôtel.

M. BROOME: Il y a d'autres salles de comités.

Le PRÉSIDENT: Elles sont toutes occupées. Nous ne pourrons rien faire avant demain après-midi.

M. CREAGHAN: M. Gordon a proposé que nous utilisions une salle de l'hôtel. Il serait avantageux de pouvoir siéger deux ou trois heures cet après-midi.

M. GORDON: Je ne sais pas au juste quelle pièce serait disponible, mais nous offrons nos services.

M. HORNER (*Acadia*): Prenons-le au mot.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que le service sténographique puisse suffire à la tâche. Nous nous réunirons de nouveau demain après-midi à 2 h. 30.

M. FISHER: Ou demain matin.

Le PRÉSIDENT: Il y aura un caucus à 9 heures, monsieur Fisher, qui réunira la majorité des membres du Parlement.

M. FISHER: Ne retournez pas constamment le fer dans la plaie.

Le PRÉSIDENT: La séance est ajournée et nous nous réunirons demain après-midi, à 2 h. 30.

Le Comité s'ajourne.

MERCREDI 21 juin 1961,
2 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il y a quorum. Nous avons aujourd'hui deux nouveaux membres du Comité, MM. Kennedy et Martini. Ils nous aideront à expédier les affaires, car ce sont deux hommes très intelligents.

Nous en étions aux services maritimes. Le sujet était presque épuisé, mais si vous avez d'autres questions, veuillez les poser.

M. McPHILLIPS: J'avais deux questions. J'ai parlé du navire de croisière de Prince-George. J'aborderai maintenant le sujet des quais en eau profonde de la pointe Ogden, dans le port de Victoria. Si je suis bien renseigné, ces quais étaient la propriété du gouvernement fédéral qui les a cédés aux Chemins de fer nationaux en 1923. Est-ce exact, monsieur Gordon?

M. Donald GORDON (*président des Chemins de fer nationaux*): Je le crois. Je ne me souviens pas de la date, mais c'est nous qui en avons la charge.

M. McPHILLIPS: J'ai déjà posé quelques questions qui ont trait à ma propre circonscription. Lors de leur construction, ces quais étaient parmi les plus modernes du monde entier. Ils rapportaient des revenus. Mais depuis cette époque, on les a laissés aller en ruines. Je ne parle pas seulement des hangars des quais, mais aussi des abords de la ville de Victoria, depuis le commencement de la promenade du bord de la mer. Ces quais ont rapporté en 1960 plus d'un quart de million de dollars, ou plus exactement $276,815. En premier lieu, les Chemins de fer nationaux sont-ils chargés de l'entretien des quais et des abords?

M. R. T. VAUGHAN (*adjoint du président des Chemins de fer nationaux*): Je suis quelque peu au fait de ce sujet, monsieur McPhillips. Nous avons la responsabilité de l'entretien des quais. Mais pour ce qui est des abords, il me faudra vérifier. Toutefois, l'entretien et les dépenses au compte du capital sont à la charge des chemins de fer nationaux.

M. McPHILLIPS: Vous exercez aussi le contrôle.

M. GORDON: J'avais mal compris les mots «à la charge». Vous voulez dire que nous avons le devoir de les entretenir. C'est exact.

M. McPHILLIPS: Pourquoi permet-on un tel état de choses à la promenade maritime qui porte le nom de Dallas Road? L'apparence est pitoyable. Une vieille clôture en pieux de bois est en ruines et on y voit encore une ancienne remise de la compagnie des ingénieurs St. John, datant de l'époque de la construction du brise-lames. Le terrain est couvert de ferrailles et de mauvaises herbes. Il me semble que le revenu d'un quart de million permettrait à la compagnie d'employer un gardien ou quelqu'un qui serait chargé de l'entretien. Je ne demande pas qu'on en fasse des stocks océaniques, mais au moins qu'on les garde dans un meilleur état de propreté.

M. GORDON: Je n'ai aucun doute que nos fonctionnaires se conforment à la pratique ordinaire de limiter les dépenses d'entretien au volume du trafic. Je ne suis pas bien au fait de ce cas particulier, mais je prends note de vos remarques et je m'informerai. Si j'ai bien compris, vous prétendez qu'avec de faibles dépenses il serait possible d'améliorer l'apparence générale. C'est un but louable et nous ferons le possible.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions sur l'article en discussion? Sinon, nous passerons au chapitre de la canalisation du Saint-Laurent:

> La construction d'une voie de dérivation rail et route sur le pont Victoria, à Montréal, a été parachevée. Les trains et les véhicules routiers peuvent maintenant circuler sans interruption même lorsque les écluses de Saint-Laurent sont utilisées.

Quelqu'un s'intéresse-t-il à ce sujet en particulier?

M. HORNER (*Acadia*): L'an dernier, nous avons examiné à fond la question de ces ponts. Le système de péage automatique a-t-il été complètement installé sur le pont Victoria?

M. GORDON: Oui. En passant, je dirai que nous avons pris nous-mêmes l'initiative de ce système.

M. HORNER (*Acadia*): Je n'aborderai pas immédiatement cette question. Mais le revenu du péage suffira-t-il au remboursement de la construction du pont?

M. GORDON: Oui. Nous avons publié les chiffres lors de l'enquête. Le revenu ne permettra pas l'amortissement du coût de la construction, mais il est plus élevé que les dépenses. L'investissement a été d'environ 10 millions de dollars.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends.

M. GORDON: L'an dernier, les dépenses au compte du capital ont été d'environ 10 millions. Les revenus ont dépassé les dépenses de $54,000. Ceci indique une diminution considérable en comparaison avec l'année précédente, mais le pont était en construction et le montant des recettes n'a pas été normal.

M. HORNER (*Acadia*): Je vois.

M. GORDON: Le début est prometteur. Le pont est maintenant en exploitation. Toutefois, ce ne sera pas avant l'an prochain que l'utilisation en sera complète, de sorte que les quatre dernières années ne représentent pas la normale.

M. HORNER (*Acadia*): Vous espérez...

M. GORDON: Une fois les travaux terminés, nous pensons que cette route sera très populaire, surtout pour les véhicules de transport et nous espérons une augmentation sensible des recettes.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est celui de la Commission royale. On a déjà discuté ce sujet, mais avez-vous d'autres questions?

M. HORNER (*Acadia*): Je poserai une brève question. Dans vos mémoires à la Commission royale, avez-vous mentionné vos opérations aux États-Unis, ou la Commission vous a-t-elle demandé des renseignements à ce sujet?

M. GORDON: Je ne saurais le dire. J'ai lu les 146 volumes de témoignages et après les 100 premiers volumes, j'étais quelque peu embrouillé, mais je ne me souviens pas qu'on ait soulevé cette question en particulier.

En passant, si quelque membre du Comité désire prendre connaissance de notre mémoire à la Commission royale, nous en avons apporté quelques exemplaires que nous distribuerons aux intéressés après la séance.

M. PICKERSGILL: Naturellement, la Commission n'a encore présenté qu'un rapport préliminaire et non son rapport définitif. On nous avait dit que ce rapport traiterait du règlement du problème ouvrier des chemins de fer, mais il ne renferme rien à ce sujet, sauf une mention corollaire. On nous avait aussi dit qu'une mesure législative émanerait de ce rapport, mais apparemment cette annonce était prématurée.

Toutefois, le budget contient un poste de 50 millions qu'on ne nous a pas encore expliqué et qui n'a pas été présenté au comité des subsides. Je demanderais à M. Gordon et à M. Crump...je ne devrais peut-être pas m'adresser à M. Crump si le gouvernement l'a consulté avant d'inclure ces 50 millions dans le budget.....d'expliquer le but de ce montant.

L'hon. LÉON BALCER (*Ministre des Transports*): Monsieur le président, toutes les discussions qui ont eu lieu entre le ministre des Transports et le président des Chemins de fer nationaux sont confidentielles et il n'est pas juste de poser une telle question à M. Gordon.

M. PICKERSGILL: Je respecte l'opinion du ministre à cet égard et je n'avais pas l'intention de demander qu'on divulgue des conversations confidentielles. Mais ce poste a été présenté au comité des subsides et fait partie du budget supplémentaire. Je demanderai à M. Gordon de nous dire ce qu'il en sait officiellement et ce qui peut être publié, sans révéler ce que le ministre des Transports juge confidentiel. C'est tout ce que je désire. S'il s'agit d'une question privilégiée, je ne voudrais pas du tout embarrasser le ministre ni M. Gordon.

M. BALCER: Il ne s'agit pas d'embarras. M. Pickersgill dit qu'il ne veut embarrasser persone. Il ne m'embarrasse pas du tout. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Je ne pense pas qu'on ait le droit de demander au président d'exprimer une opinion sur certaines mesures législatives ou sur des postes du budget, ou sur la façon dont le gouvernement procède à la Chambre. C'est une question absolument inconvenante.

M. PICKERSGILL: La chose paraît bien secrète.

M. BALCER: C'est une question de privilège. M. Pickersgill se montre injuste, car la règle est connue depuis longtemps. Le gouvernement dont mon honorable ami faisait partie l'a invoquée à maintes reprises. Je ne fais qu'appliquer une règle déjà ancienne. Il n'est pas juste de la part de M. Pickersgill de m'accuser de cacher quelque chose.

M. PICKERSGILL: Je ne puis accepter tout ce que le ministre vient de nous dire. Lorsque le gouvernement dont j'ai fait partie ajoutait un montant quelconque au budget des dépenses, il en donnait l'explication et n'en faisait pas un secret.

M HORNER (*Acadia*): Les explications seront données quand la Chambre discutera cet article

M. BALCER: Lorsque le moment sera venu d'examiner cet article à la Chambre, je me ferai un plaisir de donner à mon honorable ami tous les renseignements qu'il désirera.

M. PICKERSGILL: Je ne tiens pas à embarrasser le ministre davantage.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cela n'embarrasse personne, il s'agit d'une question de privilège.

Le PRÉSIDENT: Nous passerons à l'article suivant: «Coopération en vertu de la loi des Chemins de fer nationaux et du Pacifique-Canadien».

M. BROOME: Me reportant aux délibérations du Comité de 1960, je relève la question suivante de M. Drysdale, à la page 215:

> M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous donner plus d'élaircissement sur deux points particuliers? En premier lieu, je crois que vous avez dit que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien se sont concertés et ont convenu de se retirer de certaines régions. Est-ce là une nouvelle décision?
>
> M. GORDON: Non, j'ai dit que le Pacifique-Canadien est engagé avec nous dans une étude des plus approfondie de tous les aspects du service de transport des voyageurs. Puis, j'ai esquissé au Comité notre manière de procéder en vue de déterminer s'il s'agit d'une proposition pratique. C'était simplement un commentaire destiné à mieux renseigner le Comité à cet égard.
>
> Si nous découvrons une méthode pratique de supprimer les chevauchements et d'éliminer les services non profitables, qui n'ont pas une clientèle suffisante, il nous faudra ensuite nous conformer aux prescriptions de la loi et soumettre notre programme à l'approbation de la Commission des transports.
>
> En premier lieu, au point de vue pratique, il nous faut décider des mesures à prendre. J'ai dit dans mon exposé, dont je n'ai pas le texte en main, mais en termes assez semblables, que «nous», c'est-à-dire le Pacifique-Canadien et nous-mêmes, reconnaissons parfaitement la nécessité de maintenir les services de passagers essentiels, ou de grande utilité, dans l'intérêt général, subordonnément à l'exercice du plus grand discernement. J'ai ajouté que le fusionnement des services pouvait être une méthode pratique de diminuer les dépenses inutiles. C'est ce domaine que nous explorons présentement. Si nous pensons vraiment

que nos propositions répondront aux besoins essentiels du public, nous les soumettrons au besoin à l'approbation de la Commission des transports.

Cette année, la seule mention qu'on nous fait est la suivante:

Des discussions ont eu lieu au cours de l'année en vue de trouver des secteurs où les chemins de fer pourraient adopter des mesures de coopération.

M. Gordon voudrait-il nous dire si ces discussions n'ont abouti à aucun résultat et si les Chemins de fer nationaux et le Pacifique-Canadien n'ont pu trouver de terrain d'entente en vue de retranchement ou du fusionnement de certains services et des économies qui en résulteraient?

M. GORDON: Le temps passe si rapidement que l'année s'est écoulée sans que je m'en rende compte. Dans l'intervalle, nous avons dû fournir des renseignements à la Commission royale et voir à bien des choses qui ont tenu notre personnel analytique très occupé. Le comité mixte a eu plusieurs réunions et a mis à jour des problèmes pratiques complexes. En premier lieu, nous avions besoin de renseignements statistiques additionnels concernant la répartition du service des messageries entre les divers trains de passagers et les services accordés à certains petits villages situés dans une même région, mais assez distincts pour qu'il n'y ait pas de véritable duplication. En conséquence, le comité s'occupe de l'examen compliqué de tous ces problèmes des messageries, du transport des matières postales, du trafic et du service des passagers, afin de découvrir ce qu'il serait possible d'accomplir. Je n'ai pas encore reçu son rapport et la dernière fois que j'ai demandé des renseignements, on m'a répondu que la question est à l'étude mais que les perspectives de résultats pratiques ne sont pas encourageantes.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. FISHER: J'ai cru m'apercevoir qu'au cours des négociations conjointes que les Chemins de fer nationaux ont eues avec le Pacifique-Canadien au sujet des salaires, de même qu'aux commissions royales, vous avez une tendance à laisser l'initiative au Pacifique-Canadien. C'est ce que j'ai constaté en suivant les séances des commissions royales. Je ne dis pas que vous avez tort d'adopter cette attitude, mais est-il exact que les Chemins de fer nationaux tirent de l'arrière dans les négociations de salaires et dans les représentations aux commissions royales et à la Commission des transports, lorsque les deux chemins de fer ont des intérêts communs, ou qu'on laisse l'initiative au Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Non, ce n'est pas exact. Mais il y a un semblant de vérité à cause de certaines raisons, très logiques. Dans le cas de la Commission royale, par exemple, la plus forte partie de ses séances furent consacrées à la controverse sur les tarifs de transport du Pas du Nid-de-Corbeau. C'est une question qui intéresse le Pacifique-Canadien, qui s'en occupe depuis toujours.

Quant à la présentation de la preuve, nous avons convenu que la présence des deux compagnies à la fois serait inutile. M. Ian Sinclair, au nom du Pacifique-Canadien, a présenté notre point de vue et fait l'interrogatoire des témoins, afin qu'il n'y eût aucune duplication de nature à accroître la tâche de la Commission royale. Il a aussi collaboré avec le personnel de la commission. Mais les Chemins de fer nationaux ont fait leur part et je suis certain que leur rôle dans le travail pratique des commissaires sera confirmé par ceux-ci, bien qu'au point de vue des audiences publiques ce soit le Pacifique-Canadien qui ait été en évidence.

De même, pour ce qui est de la Commission des transports, on constate la même situation, car d'après la décision même des commissaires, c'est le Paci-

fique-Canadien qui sert d'étalon de mesure dans les causes de tarifs de transport. Dans ces cas, en sa qualité de chemin de fer type, ce sont ses données qui sont présentées à la Commission et ce sont ses représentants qui dirigent les interrogatoires. Nous faisons énormément de travail dans tous ces cas, mais il n'est pas toujours connu du public.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. GORDON: Pour ce qui est des négociations concernant les salaires, nous avons dû combiner nos forces en raison des méthodes de négociations adoptées par les syndicats des employés sédentaires et de la division du travail. Mais dans le cas des syndicats des employés des trains, les négociations se font individuellement. Nous avons nos propres discussions avec les syndicats des employés de nos trains, tandis que le Pacifique-Canadien conduit ses négociations avec les siens. Les négociations conjointes de portée nationale se font avec 17 ou 18 syndicats. Vous vous rappelez sans doute la lettre du syndicat des employés du service d'entretien des voies que j'ai lue l'autre jour, dans laquelle on me félicitait, et les Chemins de fer nationaux par mon entremise, des efforts que nous avions déployés en vue du règlement de la grève de nos employés.

M. FISHER: D'après cet exemple on aurait raison de croire que le Pacifique-Canadien a l'initiative dans les négociations conjointes et représente la direction.

M. GORDON: Je le nie absolument Ce sont des négociations collectives au sens véritable du mot; ni l'un ni l'autre des chemins de fer ne tire de l'arrière comme vous le dites.

M. FISHER: Pendant que nous en sommes à la discussion de cet article, pourriez-vous nous dire si les Chemins de fer nationaux et le Pacifique-Canadien se sont concertés au sujet des transports routiers qu'ils exploitent tous deux et sur le sujet de soumettre cette qustion à une commission nationale quelconque?

M. GORDON: Non, nous nous faisons concurrence dans cette sphère et nous ne renseignons pas notre rival sur nos méthodes.

M. FISHER: Vous dites que le Pacifique-Canadien est l'étalon de mesure pour la fixation des tarifs de transport, sans vous prononcer pour ou contre, bien que j'aie ma propre opinion à ce sujet. Ne prévoyez-vous pas le danger que la même situation se produise en ce qui a trait aux transports routiers et aux tarifs de transport par camions?

M. MCPHILLIPS: Les dispositions de la loi sur le Pacifique-Canadien et les Chemins de fer nationaux ne s'appliquent pas aux transports routiers, mais uniquement aux transports par voie ferrée.

M. GORDON: Dois-je répondre à cette question?

M. FISHER: Je désire une réponse, mais si vous acceptez le commentaire de M. McPhillips, j'en admets le bien-fondé.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il est préférable de s'en tenir à cette opinion. Avez-vous d'autres questions sur ce point?

M. FISHER: Monsieur Gordon, vous avez dit que vous examineriez la situation à la tête des Lacs, quant aux propriétés immobilières que vous y détenez. Lorsque vous le ferez, voudriez-vous, personnellement ou par vos fonctionnaires, me renseigner à cet égard et me dire aussi si vous pourriez coopérer avec le Pacifique-Canadien en vue de la réduction du nombre de voies de triage et d'embranchement qui sillonnent la région?

M. GORDON: Oui, je pense que c'est possible, mais je ne voudrais pas prendre d'engagement formel avant d'avoir étudié la question. Dans les limites fixées par la loi, je pense que la chose est possible et je me ferai un devoir d'étudier la question.

M. FISHER: Je parle en particulier des nombreuses voies qui traversent les deux villes et de la coopération nécessaire pour faciliter le mouvement du grain aux élévateurs.

M. GORDON: Je verrai ce que nous pouvons faire et je vous tiendrai au courant.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions sur cet article?

Adopté.

Maintenant, nous passerons à la «structure corporative», c'est-à-dire au programme en vue de simplifier l'organisation des Chemins de fer nationaux par le fusionnement de cinq compagnies de chemins de fer subsidiaires et par la dissolution de deux compagnies immobilières.

M. FISHER: Quelles sont ces compagnies immobilières?

M. GORDON: Les deux compagnies dissoutes sont la Consolidated Land Corporation et la Industrial Land Company.

M. FISHER: L'une ou l'autre de ces compagnies possédait-elle la propriété que vous avez vendue il y a deux ans, c'est-à-dire la ligne du Grand-Tronc cédée à la Abitibi Corporation?

M. GORDON: Je ne le pense pas, mais j'examinerai les dossiers pour m'en assurer.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous proposez-vous, monsieur Gordon, de réunir toutes les opérations de transport routier sous la direction de la Canadian National Transportation Limited?

M. GORDON: D'après notre programme de fusionnement, les différentes compagnies de notre réseau seront groupées en cinq entités principales: une compagnie des chemins de fer, une compagnie des télécommunications, une compagnie des transports routiers, une compagnie des hôtels et une compagnie immobilière. Il faudra quelques années pour obtenir ce résultat, mais c'est là notre objectif.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cela simplifiera-t-il la préparation des bilans et des statistiques distinctes des transports routiers?

M. GORDON: Oui, je l'espère.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. FORBES: Les Chemins de fer nationaux détiennent-ils des terrains dans l'ouest du Canada?

M. GORDON: Oui, nous possédons certains terrains. Je n'en saurais dire exactement la nature, mais j'imagine que vous songez aux terres affermées?

M. FORBES: A l'utilisation que vous faites de ces terrains?

M. GORDON: Je ne me souviens pas que nous ayons des terres affermées pour la culture. Nous avons affermé certains terrains en vue des explorations pétrolières. Nous possédons certains droits miniers, mais rien qui puisse se comparer aux propriétés du Pacifique-Canadien, malheureusement.

M. FORBES: Tirez-vous quelque revenu de ces droits miniers?

M. GORDON: Oui.

M. FORBES: Il s'agit des droits miniers concédés aux Chemins de fer nationaux lors de la construction des lignes de l'ouest du Canada?

M. GORDON: En général, c'est cela. Au 31 décembre 1960, nos droits miniers dans les provinces des Prairies s'étendaient à 3,545,000 acres, qui se répartissent comme suit: Manitoba, 381,000 acres; Saskatchewan, 3,146,000 acres; Alberta, 18,000 acres. Nous avons accordé des baux d'exploitation de pétrole et de gaz sur une superficie de 260,827.5 acres.

M. FORBES: Ces terrains sont-ils à vendre, ou bien avez-vous décidé de les garder?

M. GORDON: Les terrains dont nous ne prévoyons pas l'utilisation ferroviaire sont à vendre. Notre revenu total des loyers, des redevances, du pétrole, et ainsi de suite s'élève à $442,000 environ.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je pense que la législature de la Saskatchewan a adopté récemment une loi sur les droits miniers. Cette mesure n'abroge-t-elle pas certains droits des Chemins de fer nationaux?

M. GORDON: Bien sûr que non, car j'en aurais été informé.

M. PASCOE: Ces terrains qui se trouvent dans la Saskatchewan sont-ils situés le long de la voie principale des Chemins de fer nationaux, ou sont-ils disséminés dans toute la province?

M. GORDON: Ils sont en général situés près de la voie. Mais on a fait certains échanges il y a quelques années. On découvrit par la suite que les terrains échangés pour des terres cultivables renfermaient du pétrole. On avait pensé que c'était une bonne affaire. Cela eut lieu avant que je sois là.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à ce sujet?

M. BROOME: J'ai une question au sujet de la page 27, où se trouve la liste des compagnies qui font partie du système des Chemins de fer nationaux. Ces compagnies appartiennent entièrement au réseau, n'est-ce pas?

M. GORDON: Les compagnies énumérées dans cette liste appartiennent entièrement aux Chemins de fer nationaux; celles qui ne leur appartiennent que partiellement sont énumérées ailleurs.

Le PRÉSIDENT: Cet article étant adopté, désirez-vous que l'état statistique financier soit imprimé en appendice au rapport? Je pense qu'il y est déjà inclus.

Il y a lieu à une motion pour l'adoption du rapport. Il est proposé par M. Broome, appuyé par M. Browne, que le rapport soit adopté. La motion est adoptée.

Nous aborderons ensuite l'examen du budget.

M. BROOME: J'ai posé certaines questions auxquelles les fonctionnaires doivent répondre. J'imagine que leurs réponses paraîtront en appendice au compte rendu, pour que chacun puisse en prendre connaissance.

Le PRÉSIDENT: C'est entendu.

Messieurs, nous aborderons maintenant le budget qui vous a été distribué.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

INDEX

	Page
Sommaire	36
Autorisations de financement	37
Autorisations d'engagements	37
Autorisations actuelles de financement	37
Résumé—Propriété ferroviaire, par région	38
Embranchements	39
Hôtels	40
Nouveau matériel	41
Placements dans les filiales	42
Remboursements	43
Budget d'exploitation	44

25502-6—3½

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS POUR 1961

	Projets de 1961	Parachèvement d'entreprises approuvées au cours d'années précédentes	Total	Dépenses envisagées pour 1961	Prévisions budgétaires de 1960
			(En milliers de dollars)		
PROPRIÉTÉ FERROVIAIRE					
Construction de nouvelles lignes, déviations ou abandon de lignes	210	41,703	41,913	5,963	11,862
Améliorations à la voie	39,247	1,289	40,536	39,920	52,841
Grands centres ferroviaires	—	60,566	60,566	16,778	25,931
Voies de triage et voies industrielles	1,131	228	1,359	1,043	1,822
Bâtiments	2,083	11,624	13,707	11,947	21,123
Sécurité aux passages à niveau	324	96	420	420	297
Signaux	121	5,718	5,839	2,876	6,083
Machinerie: voie et ateliers	2,471	440	2,911	1,811	4,306
Généralités	14,115	9,219	23,334	22,731	19,909
Communications	6,813	17,983	24,796	19,516	26,033
Total, Propriété ferroviaire	66,515	148,866	215,381	122,735	170,207
CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS	19,660	1,600	21,260	14,599	2,259
HÔTELS	1,413	509	1,922	1,732	3,315
MATÉRIEL	16,618	14,032	30,650	14,212	34,977
	104,206	165,007	269,213	153,278	219,758
PLACEMENTS DANS LES FILIALES	4,795	1,127	5,922	5,922	6,842
	109,001	166,134	275,135	159,200	217,600
Moins—Entreprises inachevées	—	—	—	16,000	30,000
Total—National-Canadien, Dépenses de premier établissement	109,100	166,134	275,135	143,200	187,600
Fonds de roulement	—	—	—	—	10,000
TOTAL—NATIONAL-CANADIEN, SOMMES REQUISES	109,001	166,134	275,135	143,200	197,600
AIR-CANADA, SOMMES REQUISES					
A inclure dans la Loi sur le financement et la garantie	19,700	—	19,700	19,700	82,350
TOTAL—SOMMES REQUISES	128,701	166,134	294,835	162,900	279,950

REMARQUE: Les sommes requises pour le remboursement et (ou) le retrait de titres échus paraissent à la page 8 du présent rapport.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

RELEVÉ DES AUTORISATIONS DE FINANCEMENT REQUISES POUR LE BUDGET DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

		(En milliers de dollars)
ANNÉE 1961		
DÉPENSES BRUTES D'ÉTABLISSEMENT		
Propriété ferroviaire	$122,735	
Construction d'embranchements—Dépenses spéciales	4,599	
Dépenses imprévues	10,000	
Hôtels	1,732	
Matériel	14,212	
	153,278	
Placements dans les filiales	5,922	
	159,200	
Moins—Ouvrages inachevés	16,000	
TOTAL—National-Canadien, dépenses de premier établissement		$143,200
AIR-CANADA—Sommes requises		19,700
Sommes requises, au total		162,900
SOURCES DES FONDS		
Réserve d'amortissement, etc.	$ 108,100	
Émission de titres:		
Actions privilégiées	21,000	
Emprunts supplémentaires—		
Compte du National-Canadien	—	
Embranchement de Mattagami	4,100	
Emprunts pour imprévus (Embranchements)	10,000	
	143,200	
Emprunt—Air-Canada	19,700	
		162,900
DU 1er JANVIER 1962 AU 30 JUIN 1962		
Autorisation financière provisoire requise pour des projets d'immobilisation approuvés en 1961 et au cours des années précédentes.		
Dépenses brutes d'établissement—		
National-Canadien	$ 58,000	
Embranchement de Mattagami	3,000	
Dépenses imprévues (Embranchements)	5,000	
Air-Canada	10,000	
		76,000
Financement de ces dépenses:		
Disponibilité provenant des réserves d'amortissement et d'autres sources		54,000
		22,000
Émission de titres:		
Actions privilégiées	11,000	
Excédent d'amortissement et d'actions privilégiées sur les dépenses d'établissement—		
Compte du National-Canadien	(7,000)	
Embranchement de Mattagami	3,000	
Imprévus (Embranchements)	5,000	
Emprunts—Air-Canada	10,000	
		22,000

Autorisations d'engagements demandées

Autorisation est demandée de conclure des contrats avant le 1er juillet 1962, en vue de l'acquisition de matériel nouveau et d'additions et améliorations générales, venant en cours de paiement après l'année civile 1961, pour des montants n'excédant pas, dans l'ensemble 44,000

Autorisations actuelles de financement

L'article 3(1) *b*) de la Loi de 1960 sur les chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie), autorise la dépense de 86 millions de dollars à des fins de financement. Les prélèvements prévus sur ce montant s'élèvent à 66 millions (propriété ferroviaire et matériel) et à 20 millions (avances de fonds à la compagnie Air-Canada).

CHEMINS DE FER NATIONAUX

RÉSUMÉ DES PROJETS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT À L'ÉGARD DE LA PROPRIÉTÉ FERROVIAIRE, PAR RÉGIONS

Coût global des projets envisagés en 1961 et coût de parachèvement des entreprises approuvées au cours des années précédentes

	Région de l'Atlantique							
	District des Maritimes	District de Terre-Neuve	Région centrale	Ouest	Grand Trunk Western	Central Vermont Railway	Autres régions	Total
	$	$	$	$	$	$	$	$
Construction de nouvelles lignes, déviations ou abandon de lignes	238,800	—	40,420,500	1,253,800	—	—	—	41,913,100
Améliorations à la voie	5,621,500	1,945,400	9,493,400	22,822,100	303,600	349,700	—	40,535,700
Grands centres ferroviaires	984,000	1,370,000	43,982,000	14,230,000	—	—	—	60,566,000
Voies de triage et d'évitement	105,400	124,000	911,800	138,000	80,000	—	—	1,359,200
Bâtiments	167,690	316,200	11,937,800	1,135,200	133,800	16,000	—	13,706,600
Sécurité aux passages à niveau	15,400	—	273,300	41,300	60,300	30,000	—	420,300
Signaux	1,370,000	—	683,000	3,785,500	—	—	—	5,838,050
Machinerie: voie et ateliers	453,700	111,600	629,500	1,577,700	109,600	28,700	—	2,910,800
Généralités	474,000	257,000	3,030,300	1,964,800	270,700	27,000	17,310,400	23,334,200
Communications	—	—	—	—	—	—	24,795,918	24,795,918
Total—Propriété ferroviaire	9,430,400	4,124,200	111,361,600	46,984,400	958,000	451,400	42,106,318	215,380,318
Dépenses—1961	8,813,400	3,439,200	32,926,200	39,825,000	944,800	426,400	36,359,700	122,734,700

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1961

Construction d'embranchements

La construction des embranchements suivants est autorisée par les lois ci-dessous:

	Autorisation	Milles	Dépenses prévues
Beattyville—Chibougamau—Saint-Félicien	Chapitre 49, 1954	297.6	40,825,000
Sipiwesk—Thompson	Chapitre 13, 1957	30.0	5,400,000
Optic-Lake—Chisel-Lake	Chapitre 13, 1957	52.0	10,165,000

	Dépenses autorisées		Dépenses estimatives à la fin de 1960	Montant requis pour le parachèvement	Dépenses en 1961
	Total	Immobilisations			
Beattyville—Chibougamau—Saint-Félicien	35,000,000	34,930,000	34,788,000	142,000	67,000
Sipiwesk—Thompson	4,500,000	4,500,000	4,268,000	232,000	232,000
Optic-Lake—Chisel-Lake	10,165,000	10,165,000	6,224,000	1,226,000	200,000
	49,665,000	49,595,000	45,280,000	1,600,000	499,000
Moins—Subvention pour l'embranchement de Beattyville — Chibougamau — Saint-Félicien	7,360,750	7,360,750	7,360,750	—	—
	42,304,250	42,234,250	37,919,250	1,600,000	499,000

	Projet de loi		Dépenses estimatives à la fin de 1960	Montant requis pour le parachèvement	Dépenses en 1961
	Total	Immobilisations			
Mattagami	9,660,000	9,660,000	—	—	4,100,000
	(*Engagement—Payable en 1962)				*800,000
Imprévus					10,000,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1961

HÔTELS

	Projets de 1961	Sommes requises pour parachever les entreprises approuvées au cours des années précédentes	Total	Dépenses en 1961
	$	$	$	$
Nova Scotian..... Halifax (Nouvelle-Écosse).	250,500	88,000	338,500	338,500
Chateau Laurier..... Ottawa (Ont.).	49,000	150,000	199,000	199,000
Fort Garry..... Winnipeg (Manitoba).	265,500	—	265,700	265,700
Jasper Park Lodge..... Jasper (Alberta).	300,100	216,000	516,100	326,000
Vancouver..... Vancouver (Colombie-Britannique).	165,000	55,500	220,500	220,500
Autres hôtels.....	266,000	—	266,000	266,000
	1,296,300	509,500	1,805,800	1,615,700
Reine Élizabeth..... Montréal (P.Q.).	116,500	—	116,500	116,500
	1,412,800	509,500	1,922,300	1,732,200

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1961

MATÉRIEL

	Projets de 1961	Sommes requises pour parachever les entreprises approuvées au cours des années précédentes	Total	Dépenses en 1960
	$	$	$	$
NOUVEAU				
Autorisation est demandée de financer l'achat du matériel indiqué ci-dessous, dont le financement et (ou) l'achat ont été autorisés en vertu des lois sur le financement et la garantie adoptées au cours des années antérieures	—	13,221,000	13,221,000	5,270,000
1,161 wagons à marchandises 2 unités de matériel de service 1,163				
Autorisation est demandée de commander du matériel au prix estimatif de $9,090,000, dont $684,000 seront requis pour financer les livraisons attendues en 1961	9,090,000	—	0,090,000	684,000
644 wagons à marchandises 1 Unité de matériel de service 645				
	9,090,000	13,221,000	32,311,000	5,954,000
ADDITIONS, TRANSPORMATIONS ET VÉHICULES ROUTIERS	7,528,100	811,400	8,339,500	8,258,000
TOTAL—MATÉRIEL	16,618,100	14,032,400	30,650,500	14,122,000

NOTA: Le détail du matériel requis, dont la liste figure ci-dessus, pourra être modifié quant au nombre et à la catégorie des articles, mais le coût ne dépassera pas le montant des autorisations demandées ci-dessus.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1961

Placements dans les filiales

	Budget de 1961
Toronto Terminals Railway Company	
Prévisions: $20,000	
Quote-part du National-Canadien—50 p. 100	10,000
Northern Alberta Railways	
Prévisions: $1,072,200	
Quote-part du National-Canadien—50 p. 100	536,100
Chicago and Western Indiana Railroad	
Avances aux termes des ententes du 31 mars 1926 et du 1er mai 1952	376,000
Canadian National Transportation, Limited	5,000,000
TOTAL—NATIONAL-CANADIEN	5,922,100
AIR-CANADA—SOMMES REQUISES	
Avances pour immobilisations (1961 seulement)	19,700,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX

RACHATS D'OBLIGATIONS ÉMISES POUR IMMOBILISATIONS, Y COMPRIS LES VERSEMENTS DU PRINCIPAL GAGÉ SUR LE MATÉRIEL, AU COURS DE L'ANNÉE QUI SE TERMINERA LE 31 DÉCEMBRE 1961

Date d'échéance en 1961		Montant
		$
15 janvier	Certificats 2¾ p. 100 du National-Canadien, gagés sur le matériel, série «V».....	675,000
19 mai	Actions-obligations de première hypothèque, 3½ p. 100, de la *Canadian Northern Alberta Railway Company*.....	*2,218,000
	* Équivalant à l'arriéré de £739,216 au pair, converti à raison de $3 par livre anglaise. Le montant qu'il faudra emprunter sera fondé sur le cours du change en vigueur à la date d'échéance.....	2,893,000
OBLIGATIONS À OBTENIR POUR LA CAISSE D'ACHAT—(Estimation)		
	Obligations 5½ p. 100 de la *Canadian National Railway Company*, échéance le 15 décembre 1964.....	4,000,000
	Obligations 4½ p. 100 de la *Canadian National Railway Company*, échéance le 1er avril 1967..	2,250,000
	Obligations 5 p. 100 de la *Canadian National Railway Company*, échéance le 15 mai 1968....	2,400,000
	Obligations 5 p. 100 de la *Canadian National Railway Company*, échéance le 15 mai 1977....	1,350,000
	Obligations 5¾ p. 100 de la *Canadian National Railway Company*, échéance le 1er janvier 1985	2,000,000
	Obligations 5 p. 100 de la *Canadian National Railway Company*, échéance le 1er octobre 1987.	2,625,000
		14,625,000
	TOTAL.....	17,518,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET D'EXPLOITATION—ANNÉE 1961

	Budget de 1961	Résultats acquis de 1960
	(En milliers de dollars)	
RECETTES D'EXPLOITATION	700.000	693,141
FRAIS D'EXPLOITATION		
Entretien:		
Voie ferrée	160,500	157,099
Matériel	148,000	150,727
Total	308,500	307,826
Transport	307,000	308,700
	615,500	616,526
Trafic	16,500	15,497
Exploitations diverses du chemin de fer	6,000	6,299
Généralités	49,000	47,472
Total	687,000	685,794
RECETTES NETTES D'EXPLOITATION	13,000	7,347
IMPÔTS ET LOYERS	20,300	20,024
REVENU NET D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER	(7,300)	(12,677)
AUTRE REVENU	6,400	6,203
Revenu net disponible pour le paiement des frais fixes	(900)	(6,474)
TOTAL DES FRAIS FIXES	73,700	69,089
Reçu d'Air-Canada	10,600	8,068
Frais fixes nets	63,100	61,023
DÉFICIT	64,000	67,497

NOTA: Les prévisions du budget d'exploitation pour 1961 reposent sur les prix du matériel, l'échelle des salaires et le tarif-marchandises en vigueur en 1960.

M. BROOME: J'invoque le Règlement à ce sujet. Ce budget comprend les exigences d'Air-Canada. Donc si les représentants d'Air-Canada ne sont pas ici—M. Gordon dit qu'il ne parle pas au nom de cette société—je ne vois pas pourquoi on nous demanderait d'approuver en ce moment son budget.

M. GORDON: Si ces montants figurent ici, c'est que le financement d'Air-Canada est fait au moyen de ce budget-ci.

M. BROOME: Je le comprends, mais nous n'avons pas la chance d'interroger les représentants d'Air-Canada sur les capitaux dont ils ont besoin.

M. GORDON: Oui. Vous aurez cette chance lorsque les représentants d'Air-Canada viendront témoigner ici.

M. BROOME: Mais l'approbation en aura déjà été donnée.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nous considérons la question sous un aspect un peu technique je crois. L'adoption se faisait de la même manière les années précédentes.

M. BROOME: Ce qui ne veut pas dire que c'est bien.

M. PICKERSGILL: Il serait très facile d'avoir raison d'une telle difficulté en approuvnat le budget à l'exception de la partie qui concerne Air-Canada, et en attendant pour approuver le reste que les représentants de cette société aient été entendus.

Le PRÉSIDENT: C'est une bonne solution, je pense. Le budget du National-Canadien est approuvé sous réserve de ce que M. Pickersgill a mentionné.

M. FISHER: M. Gordon pourrait-il nous présenter un bref exposé du budget?

M. GORDON: Je crois que la meilleure chose à faire, c'est de me reporter aux documents que chaque député a sous les yeux, aux documents intitulés «Budget des immobilisations et compte du revenu estimatif pour l'année 1961». Je vais les examiner page par page et je répondrai à vos questions à mesure que nous avancerons.

La page 1 est un sommaire du budget de premier établissement de 1961, présenté sous la forme adoptée depuis quelques années. On y voit par principales catégories:

1. Le coût total des projets de 1961.

Ce sont les nouveaux projets prévus pour la présente année.

2. Le coût du parachèvement des travaux approuvés au cours d'années précédentes.

Il s'agit manifestement de travaux présentement en voie d'exécution et qui n'ont pas encore été terminés.

3. Le coût global du parachèvement des projets de 1961 et des entreprises approuvées au cours d'années précédentes ou, en d'autres mots, la somme totale des «dollars en jeu» dans le budget des immobilisations.
4. Les dépenses en espèces projetées pour 1961.

Ce sont les sommes d'argent que nous prévoyons dépenser effectivement en donnant suite à ces programmes en 1961, et

5. Les dépenses correspondantes inscrites au budget de 1960.

Sous la rubrique de 1960, il s'agit simplement des données comparatives pour les années précédentes.

Cette page révèle que le coût global du parachèvement des entreprises portées pour la première fois à l'attention de votre Comité cette année est de 109 millions de dollars. Le coût d'achèvement des entreprises approuvées par

le Comité en 1960 et les années antérieures s'élève à 166.1 millions de dollars, ce qui représente donc un total de 275.1 millions. Je vous fais observer que c'est le budget d'immobilisations le moins élevé que nous ayons eu depuis plusieurs années; il a baissé par rapport au budget de 498 millions de dollars que nous avions en 1958. Nous avons réussi à réduire ce budget au niveau des 275 millions de dollars dont j'ai fait mention. Cette dernière somme peut être considérée comme une sorte d'engagement vu qu'à l'heure actuelle l'autorisation de financement n'est demandée que jusqu'à concurrence de 143.2 millions de dollars, ce qui représente le montant d'argent que nous prévoyons dépenser pour parachever les entreprises projetées dans notre programme d'immobilisation de 1961.

Les dépenses projetées pour 1961 se répartissent ainsi qu'il suit entre les nouvelles entreprises et les entreprises déjà approuvées:

	Millions
Entreprises de 1961	$ 76
Années antérieures	67.2
	$143.2

M. PICKERSGILL: Puis-je poser une question à M. Gordon à ce moment-ci? Y a-t-il quelque disposition de prévue ici pour le chemin de fer de Pine-Point?

M. GORDON: C'est là un poste qui tombe dans les dépenses imprévues pour des embranchements. Je finirai d'expliquer ce point plus tard, monsieur Pickersgill. Je reprendrai cette question dans un instant.

J'aimerais attirer votre attention sur le fait que les nouveaux projets de cette année, autres que les projets d'embranchements, se sont limités dans une grande mesure aux additions et aux remplacements nécessaires au bon état de la voie et du matériel détériorés par l'usure normale. Vous trouverez au bas de la page les sommes requises par Air-Canada mais, comme vous allez les examiner séparément, je n'ajouterai rien à leur sujet si ce n'est qu'elles entrent dans notre budget.

A la page 2 paraît le relevé des autorisations statutaires de financement qui seront requises pour le budget des immobilisations de 1961.

M. MCPHILLIPS: Vous dites, monsieur Gordon, que les sommes requises par Air-Canada figurent dans votre budget. Est-ce que vous examinerez ces sommes ou les acceptez-vous en laissant cet société libre de toute initiative là-dessus? Inscrivez-vous dans votre budget tout ce qu'elle veut?

M. GORDON: Elle les fait inscrire dans notre budget aux fins de financement. En qualité de membre du conseil d'administration d'Air-Canada, toutefois, j'assiste aux réunions où son budget est approuvé.

La première partie de la page 2 fait voir comment seront financées les dépenses d'immobilisation de 1961. Vous constaterez qu'à l'exception de la construction de nouveaux embranchements, nous nous attendons à financer au complet notre programme général d'immobilisations grâce aux capitaux accumulés dans les réserves d'amortissement et à la vente d'actions privilégiées. Pour ce qui est des nouveaux embranchements, nous estimons qu'ils doivent être rentables.

Sous cette rubrique, nous pouvons nous occuper de votre question, monsieur Pickersgill. Au poste des embranchements figurent ceux qui sont en voie de construction et qui ont été approuvés par la loi. Nous avons un montant de dix millions de dollars d'affecté aux dépenses imprévues et, si la loi sur le projet de Pine-Point est adoptée, nous serons en mesure, grâce à ce crédit, de commencer les travaux conformément aux prescriptions de ladite loi.

Poursuivons donc et disons que, pour la période du 1er janvier 1962 au 30 juin 1962, la loi annuelle sur le financement et la garantie représente l'autorisation statutaire des dépenses d'immobilisations et des emprunts supplémentaires du National-Canadien. Le Parlement adopte cette loi spéciale vers la fin du premier semestre de l'année. J'espère que cette façon typique de procéder sera maintenue. Comme mesure pratique, la loi pour l'année courante, 1961 en l'occurrence, prévoit également une autorisation provisoire à l'égard des dépenses d'immobilisation pour des projets approuvés antérieurement et exécutés au cours du premier semestre de l'année suivante, 1962 en ce cas-ci. Cette autorisation provisoire devient périmée une fois que la loi suivante est adoptée, de sorte que nous avons toujours une autorisation.

Autorisations actuelles de financement—Le titre au bas de la page vise à montrer comment cette méthode fonctionne. On y indique la portée de l'autorisation provisoire prévue aux termes de la loi de 1960 à l'égard du premier semestre de 1961. Les capitaux requis provisoirement ayant été assurés, les dépenses qui s'y rapportent figurent maintenant dans les «dépenses brutes d'immoboilisations» pour l'année 1961, qui paraissent au haut de la page; elles sont officiellement autorisées par la Loi de 1961 sur le financement et la garantie.

M. PICKERSGILL: Avant que M. Gordon passe à l'autre page, j'ai une question à poser. Si la loi de 1961 n'est pas adoptée avant le 30 juin, cela signifie-t-il que le National-Canadien ne sera plus autorisé à faire des dépenses de premier établissement?

M. GORDON: Non pas. Je m'inquiétais moi-même à ce sujet et, tout dernièrement, j'ai demandé à notre Division du contentieux d'étudier très attentivement cette question, parce que, me semblait-il, nous nous engagions là dans des difficultés. J'ai ici un rapport très complet de ce que pensent nos avocats là-dessus, mais je ne crois pas que je puisse en faire un résumé. Si vous voulez que je vous en donne lecture, je le ferai.

M. PICKERSGILL: Ce document nous serait utile, mais je ne veux pas faire perdre du temps au Comité par cette lecture. On pourrait le faire paraître utilement en appendice.

M. GORDON: Je puis dire ceci,—nos avocats terminent ainsi leur rapport:

> Il nous est permis de tenir l'approbation de notre budget de 1961 par le gouverneur en conseil pour l'autorisation d'exécuter les projets de premier établissement envisagés dans ledit budget.

Il y a trois pages de raisonnement aboutissant à cette conclusion. Je serai bien aise de les verser au dossier.

Le PRÉSIDENT: Cela suffirait-il?

M. PICKERSGILL: Je crois qu'il serait très utile d'annexer cela au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Tout le document?

M. PICKERSGILL: Oui, mais j'espère que personne n'insistera pour qu'on en donne lecture.

Le PRÉSIDENT: Ce qui vous intéresse, c'est l'avis juridique.

M. GORDON: Nous le déposerons. Il s'agit d'un document de régie interne, d'un avis juridique que m'a remis notre contentieux.

Le PRÉSIDENT: Cela vous agrée-t-il?

(Assentiment)

(Voir appendice)

M. MCPHILLIPS: Maintenant que nous parlons de dossiers, je dois vous dire que je n'ai reçu aucun procès-verbal provisoire, ou quoi que ce soit. Pourquoi ce retard?

M. PICKERSGILL: Il y a trop de comités qui se réunissent en même temps.

Le PRÉSIDENT: Le personnel a eu à s'occuper des réunions d'un si grand nombre de comités que, comme on l'a mentionné l'autre jour, il lui a été impossible de faire imprimer ces rapports. On me dit que ce sont les employés de l'imprimerie qui sont responsables d'une telle situation. La préparation des raports ici n'a aucunement été retardée.

M. MCPHILLIPS: Très bien. Je croyais que mon nom avait peut-être été rayé de la liste.

M. GORDON: J'en ai fini de la page 2. Vous voudrez bien maintenant passer à la page 3, qui est réellement un résumé, comme il est dit, des «Projets de premier établissement à l'égard de la propriété ferroviaire, par régions». Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'en faire un exposé détaillé. J'ai montré au bas de la page la comparaison avec les dépenses totales.

Le PRÉSIDENT: Vous avez cette page. Et à propos de la page 4, de la Construction des embranchements, y a-t-il des questions que vous aimeriez poser?

M. GORDON: La page 4 s'explique d'elle-même. Les embranchements y sont indiqués ainsi que les dépenses et les progrès des travaux. Je ne sais pas s'il y a là quelques points sur lesquels je devrais faire des commentaire.

M. PICKERSGILL: J'aimerais interroger M. Gordon au sujet du chemin de fer de Pine-Point. Je reconnais que ce projet n'a pas encore été approuvé par le Parlement. Comme un montant de dix millions de dollars a été inscrit dans le budget de premier établissement, je suppose que le National-Canadien a prévu quelque programme à cet sujet. Il y a un point qui m'inquiète beaucoup. Je crois savoir que cette ligne sera relié à celle que le National-Canadien exploite jusqu'à Edmonton?

M. GORDON: Non, elle sera reliée au *Northern Alberta Railways*. Je viens juste de penser à ce que j'ai dit au sujet de ces dix millions de dollars. J'ai peut-être causé une impression erronée. Je n'ai pas voulu dire que le National-Canadien va nécessairement fournir de l'argent pour l'aménagement de cette ligne.

M. PICKERSGILL: Non, je sais.

M. GORDON: Je dis que, le cas échéant, nous avons un montant d'argent pour les dépenses imprévues et que nous nous en servirions pour l'aménagement de cette ligne ou de toute autre.

M. PICKERSGILL: C'est à autre chose que je songe. Je crois savoir que la principale raison d'aménager une telle ligne, c'est d'assurer le transport du minerai de la mine à la fonderie de Trail. Lorsque ce minerai arrivera à Edmonton, il faudra le transporter d'Edmonton à Calgary et, en supposant qu'il soit envoyé dans cette direction—ce sont là conjectures de ma part et, si je fais erreur, je vous prie de me rectifier afin que le Comité perde pas son temps—il y a deux routes que l'on peut prendre, dont l'une est celle de l'ancien *Grand Trunk Pacific* et l'autre celle du Pacifique-Canadien. Je crois qu'il nous serait très utile, dans l'étude de la loi à la Chambre, de savoir s'il y a eu quelque entente entre les chemins de fer quant à la manière dont ce minerai pourrait être expédié.

Le PRÉSIDENT: La Chambre est saisie de ce projet de résolution, n'est-ce pas, le projet présentement inscrit au feuilleton?

M. PICKERSGILL: Oui, monsieur.

M. GORDON: Je voulais seulement conférer avec le ministre, car c'est là une question en suspens et je n'aurais pas voulu commettre l'erreur d'anticiper sur ce qui pourrait être dit à la Chambre. Pour ce qui est de votre question,

si j'ai bien compris, elle fera l'objet d'un contrat que négocient présentement la société et le chemin de fer.

M. PICKERSGILL: Je vois.

M. GORDON: Nous espérons que, d'ici le dépôt du projet de loi à la Chambre vous pourrez aussi prendre connaissance dudit contrat.

M. PICKERSGILL: Je voulais simplement m'assurer que le National-Canadien avait fait là une bonne affaire.

M. GORDON: Je vous assure que nous y veillons, monsieur Pickersgill.

M. MCPHILLIPS: A ce propos, j'aimerais vous demander, en ce qui concerne la Colombie-Britannique, comment le *Grand Trunk Pacific* pourrait envoyer des wagons de minerai à Trail.

M. PICKERSGILL: De Calgary?

Le PRÉSIDENT: Vers le sud en partant d'Edmonton. Y a-t-il d'autres questions sur la page 5, au sujet des hôtels?

M. FISHER: J'aimerais demander à M. Gordon, au sujet du projet de Jasper Park Lodge, si une partie de cette somme de $216,000 qui figure ici dans la deuxième colonne est destinée à améliorer les installations de logement et de récréation pour le personnel de Jasper Park Lodge?

M. GORDON: Pas sous ce poste. Dans celui-ci entre le projet de construction de neuf chalets à quatre chambres—renouvellement de crédit—ainsi que celui de la construction de huit chalets à quatre chambres. Il prévoit la construction de chalets. On n'a pas prévu de dépenses d'immobilisations cette année pour les logements du personnel. Il y aura, bien sûr les frais ordinaires, d'entretien qui entreront dans les frais d'exploitation.

M. MCPHILLIPS: Pous ce qui est du Reine-Elizabeth, je crois que M. Gordon nous a fait savoir il y a quelques jours que la plus grande partie de ces montants représentait ce qu'il appelait les dépenses à faire avant la construction.

M. GORDON: Avant l'ouverture, oui.

M. MCPHILLIPS: Cela comprend-t-il tout?

M. GORDON: Non, il s'agit d'un poste qui traite du remplacement de l'ameublement de l'hôtel. En vertu de l'entente qui a été conclue nous fournissons l'hôtel garni. En fait, il s'agit d'un petit poste permettant de régler certaines questions d'ameublement supplémentaire dans l'hôtel.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a plus de question à ce sujet, nous pouvons tourner à la page six sous la rubrique «budget des immobilisations, matériel.»

M. FISHER: Je voudrais poser une question à propos du poste qui figure au bas de la page pour «Additions, transformations et véhicules routiers». Est-ce le seul endroit dans le budget où il est fait mention du camionnage?

M. GORDON: Cela a trait aux services de transport et de camionnage du National-Canadien et pas du tout aux nouveaux services de camionnage dont nous parlions hier. Je peux vous l'expliquer en quelques mots. Ces totaux prévoient le remplacement en bloc, par notre section de transport routier, de camions de messagerie, de tracteurs automobiles, de semi-remorques et autre matériel de ce genre qui appartient au National-Canadien. Ensuite, sous la rubrique «C.N. Transportation», il y a l'achat de matériel divers.

M. FISHER: Dans le budget des immobilisations, où trouverons-nous le détail des dépenses provisoires prévues pour 1961?

M. GORDON: Cela se trouve à la page suivante. Avons-nous terminé avec la page six?

Le PRÉSIDENT: Cette affaire est-elle terminée? Nous passons à la page sept.

M. GORDON: Sous la rubrique «Placements dans les compagnies affiliées», vous remarquerez que le budget estimatif des «Transports du National-Canadien» est de 5 millions. C'est le montant que nous avons inclus dans le budget afin de pouvoir donner suite aux négociations en cours et à toutes nouvelles négociations qui pourraient être amorcées durant l'année.

M. FISHER: Où se trouve l'argent que vous n'avez pas encore payé pour l'entretien et les réparations? Je vois au budget d'autres montants non dépensés mais pas celui-là.

M. GORDON: Vous voulez parler de la partie non dépensée. Elle est simplement versée à notre compte général de caisse; elle est entre nos propres mains.

M. FISHER: La question est de savoir quelle partie de vos engagements antérieurs se trouve ainsi dans votre compte général de caisse.

M. GORDON: L'an dernier, le poste était de 10 millions et nos dépenses totales ont atteint $9,987,000.

M. FISHER: Donc, pour compléter l'achat du Midland Superior, vous seriez obligé de puiser à ces 5 millions du budget de 1961.

M. GORDON: Non, parce que la comptabilité est telle que, si on n'y a pas encore touché, l'argent demeure dans notre fonds de roulement.

M. FISHER: Quelle partie de votre fond de roulement n'a pas été déboursée?

M. GORDON: Environ $1,300,000, me dit-on.

M. FISHER: Cet argent est disponible et lorsque vous aurez pu conclure le marché, dès que l'autorité québécoise en matière de transports aura rendu une décision...

M. GORDON: Quelque retenue qu'il puisse y avoir dans cette transaction je veux faire ici une distinction bien nette entre retenue et pot-de-vin car on m'a donné à entendre hier qu'il pourrait y avoir un rapport entre les deux.

M. FISHER: Qui a dit cela?

M. GORDON: Pas au comité. Il ne s'agissait que d'une simple rumeur lancée sous forme de plaisanterie, je pense. Je l'ai répétée ici afin d'être bien clair. La retenue en question vient de ce que les négociations ne sont pas complètement terminées; nous retenons donc une partie de notre prix d'achat, en attendant que le marché soit définitivement conclu. Cet argent se trouve dans le fonds de roulement. Sauf erreur, la différence couvre tout. Il ne s'agit pas d'une seule compagnie.

M. FISHER: Dans le cas du Midland Superior, je pense que vous l'avez fait clairement comprendre mais je n'en suis pas absolument certain. La seule difficulté qui se pose tient à cette question de permis.

M. GORDON: Non, non. Cela s'y rapporte un peu mais la difficulté que nous avons à conclure le marché est-ouest, par exemple, c'est qu'il y a un procès.

M. FISHER: Je ne parlais que du Midland Superior.

M. GORDON: Je m'excuse, je n'avais pas bien compris. Vous avez raison, nous devons d'abord obtenir des permis du Québec et de l'Ontario. L'Ontario en a accordé un récemment et nous attendons toujours celui de la province de Québec.

M. FISHER: Que va-t-il arriver à cet argent si vous essuyez un refus et ne pouvez conclure le marché?

M. GORDON: Eh bien, nous faisons face à chaque nouvelle situation d'une façon ingénieuse et spontanée. Je l'ignore. Cela dépendra comment les négociations seront interrompues. S'ils ne peuvent pas accorder de permis ici, si la commission québécoise rend un jugement défavorable, nous devrons étudier de

nouveau toute l'affaire et chercher un moyen de faire face à cette nouvelle situation.

M. McPHILLIPS: Durant ces réunions, nous avons entendu beaucoup parler du Grand Trunk Western et du Central Vermont. Il y a une autre compagnie en cause; il s'agit du Chicago and Western Indiana Railroad, auquel vous allez payer $376,000. Faites-vous ce paiement en vue de vous porter acquéreurs de toutes les actions de la compagnie?

M. GORDON: M. Toole va donner des explications à ce sujet.

M. J. L. TOOLE (*Vice-président, finances et comptabilité, Chemins de fer Nationaux du Canada*): Le National-Canadien ne possède qu'un cinquième du Chicago and Western Indiana Railroad. Dans l'organisation du Chicago and Western Indiana Railroad, la propriété est hypothéquée mais également louée au Belt Railway de Chicago et comme la propriété hypothéquée ne rapporte pas assez pour permettre d'acquitter les versements, chacun des cinq propriétaires doit chaque année fournir de l'argent à cette fin.

M. McPHILLIPS: Et c'est votre cinquième?

M. TOOLE: C'est notre cinquième.

M. PICKERSGILL: Quel est donc la difficulté en ce qui concerne le Chicago and Western Indiana Railroad?

M. GORDON: C'est une affaire de tête de ligne; cinq chemins de fer utilisent conjointement la tête de ligne.

M. PICKERSGILL: C'est simplement une compagnie de tête de ligne l'utilisation du Grand Trunk Western?

M. GORDON: Oui.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A propos des exploitations de camionnage au sujet desquelles M. Fisher a posé certaines questions, il a régné une certaine confusion l'autre jour relativement à un document déposé par M. Fisher et qui tendait à démontrer l'existence de certaines pertes en rapport avec ces entreprises. Je me demande si M. Gordon serait prêt à soumettre un état détaillé des opérations financières, étant donné que toute la situation à cet égard semble bien confuse. Je pense qu'il est dans l'intérêt du chemin de fer de tirer l'affaire au clair et de présenter un état financier en règle à l'égard de ces compagnies.

M. PICKERSGILL: Je voudrais faire une motion d'ordre semblable à celle que M. McPhillips a faite un peu plus tôt. Pour le moment, nous examinons le budget d'immobilisations du National-Canadien et non pas l'exploitation. On pourra peut-être soulever cette question plus tard, mais pour le moment nous devrions nous en tenir à l'ordre du jour adopté par le comité.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il me semble que cette question est pertinente; pour approuver le budget des immobilisations, nous devrions obtenir des explications sur le camionnage. Avant d'approuver une autre somme de 5 millions, nous devrions être en mesure de déterminer où en sont les choses.

M. BROOME: J'invoque le Règlement. Ce n'est pas du tout la même chose. Ce budget des immobilisations n'a rien à voir avec l'achat de compagnies de camionnage. Si j'ai bien compris M. Browne, il veut savoir comment ces entreprises de camionnage s'en tirent. C'est certainement quelque chose que le comité aimerait connaître avant d'approuver les dépenses qu'entraîneront d'autres entreprises de camionnage.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A ce sujet il me semble que chaque poste du budget des immobilisations se rattache à un poste du rapport annuel de l'année précédente et pour discuter d'un poste quelconque du budget des immobilisations, nous devrions pouvoir parler aussi de tous les postes du rapport annuel. On peut supposer que chaque projet annoncé par M. Gordon dans le budget

des immobilisations de cette année se rapporte directement à quelque chose mentionné dans le rapport annuel de l'an dernier, sauf un très petit nombre d'entreprises complètement nouvelles.

M. BROOME: Ce n'est pas là une raison. En comité, à l'égard de tout projet de loi dont la Chambre est saisie on a toujours accordé une certaine latitude.

Le PRÉSIDENT: Nous en avons terminé avec les postes qui ont trait à l'exploitation et nous en sommes maintenant aux fonds nécessaires à ces fins.

M. PICKERSGILL: Sauf erreur, il s'agit ici de nouvelles immobilisations, et c'est de cela qu'il traite; or je soutiens qu'il s'agit là de quelque chose que nous ne pouvons discuter si nous voulons nous conformer à l'entente en vertu de laquelle nous poursuivons nos délibérations.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): M. Pickersgill est un nouveau membre de ce comité; comme il n'en faisait pas partie auparavant, il n'est pas en mesure de nous dire quelle a été la procédure adoptée antérieurement ni quelles ententes ont été conclues.

M. PICKERSGILL: Sur une question de procédure, il ne me semble pas que je doive me sentir inférieur en matière de procédure parlementaire à un député récemment élu. Chaque fois, monsieur le président, je m'en remettrai à votre plus longue expérience. J'ai la parole et s'il y a quelqu'un qui se cherche des ennuis, je suis tout prêt à faire ma part; je le ferai par rapport à mes collègues députés et personne d'autre. Je dis, monsieur le président, que tout ce que nous pouvons examiner ce sont les dépenses en immobilisations mentionnées ici, d'après la décision que vous avez rendue l'autre jour, lorsque j'ai fait une motion d'ordre identique, et encore d'après votre interprétation d'aujourd'hui lorsque M. Fisher a soulevé la question à propos de l'objection de M. McPhillips. Je pense que si M. Gordon pouvait nous dire ce que sont ces immobilisations, cela nous aiderait beaucoup.

M. BROOME: Je reconnais que M. Pickersgill connaît parfaitement les règles parlementaires, car lui et son collègue, M. Martin, sont rappelés à l'ordre plus souvent que n'importe quel autre député.

M. HORNER (*Acadia*): Je sais que vous ne voulez pas que le chemin de fer achète les yeux fermés.

M. PICKERSGILL: Ils n'ont même pas l'intention de nous dire ce qu'ils vont acheter.

M. HORNER (*Acadia*): Si le député voulait seulement se retenir. Je pense qu'il devrait rester dans l'opposition encore quelques années afin d'apprendre à être un peu plus modeste.

M. PICKERSGILL: Après le budget d'hier, je ne pense pas être obligé d'y rester encore bien longtemps, car si jamais un ballon a éclaté, c'est bien celui-là.

M. HORNER (*Acadia*): A propos du rappel au règlement, nous allons approuver ou désapprouver des immobilisations de 5 millions pour le camionnage. Cela est une nouvelle aventure pour les chemins de fer; ils y sont allés au rythme de 5 millions pendant les trois dernières années, 5 millions par an. Avant que le comité approuve une autre dépense pour cette affaire, puisque nous avons eu certains témoignages qui nous ont portés à croire que ces entreprises ne sont pas trop rentables, je pense que nous avons droit à de plus amples preuves. C'est aux chemins de fer à décider s'ils veulent nous fournir plus de preuves démontrant que cet achat en vaut ou n'en vaut pas la peine; le comité pourra alors voter les 5 millions. Mais si les chemins de fer refusent de prouver qu'il s'agit d'un achat de valeur, le comité pourra, lui, refuser de voter la dépense de 5 millions. Si j'interprète bien le Règlement et l'objection qui a été soulevée, c'est au chemin de fer qu'il incombe de démontrer que

l'achat en vaut la peine. Et si le comité juge qu'afin de le démontrer le chemin de fer doit exposer la situation financière des sociétés qu'il a déjà achetées, alors c'est à lui de le faire.

Le PRÉSIDENT: Le président pourrait peut-être nous dire ce qu'il compte faire de ces 5 millions.

M. FISHER: Il s'agit ici d'un rappel au règlement et puisque je désire obtenir un renseignement semblable, je voudrais souligner le rapport étroit qui existe entre ces 5 millions et l'aspect du rapport annuel que nous voudrions tirer au clair. Il y a eu le prêt pour la Midland Superior; l'argent a été mis de côté, dans leur fonds de roulement, je crois bien que le projet de loi n'ait pas encore été approuvé. M. Gordon nous a assuré plusieurs fois que les entreprises de camionnage ont accusé un faible bénéfice au cours de l'année qui vient de s'écouler. Mais la situation en ce qui concerne ce bénéfice me paraît, à moi tout au moins, assez embrouillée parce que nous ne savons pas à quoi on a affecté l'argent qui semble être resté dans le fonds de roulement; et si la Midland Superior a participé à ce léger bénéfice, que devient l'argent qui est demeuré au fonds de roulement? On pourrait en avoir besoin. Je sais que c'est compliqué, mais il me semble que cela se rapporte à la question soulevée par M. Browne et je vois certainement une relation entre les deux. Pour cette raison, je pense que le rappel au règlement est injustifié.

Le PRÉSIDENT: Évidemment, nous avons accordé jusqu'ici une assez grande latitude; mais pour revenir à ces 5 millions et à ce dont on aura besoin pour la prochaine année, et sans revenir aux questions d'exploitation, M. Gordon pourrait peut-être expliquer la chose à votre satisfaction.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ne pourrait-on l'expliquer de cette façon; ces 5 millions ont-il un rapport avec l'achat de nouvelles compagnies ou bien un rapport avec l'achat d'outillage nouveau pour des compagnies déjà achetées ou dont nous somme partiellement propriétaires? Et ensuite, je pense que nous avons une déclaration démontrant que la situation, au Canada, est assez bien visée par les permis à l'heure actuelle. Cet argent doit servir à acheter de nouvelles compagnies; or pourquoi en achetons-nous de nouvelles si le Canada est déjà assez bien couvert?

M. GORDON: N'étant pas un parlementaire, expérimenté ou non, que je sois pendu si je sais à quoi je dois répondre.

M. PICKERSGILL: D'abord, pouvez-vous nous parler des 5 millions?

M. GORDON: Volontiers, mais on ne m'a pas laissé répondre jusqu'ici. Qu'il soit d'abord bien établi que je n'ai rien refusé. Je n'ai fait qu'écouter et ce fut très intéressant.

Les 5 millions sont un poste du budget. C'est une prévision du montant d'argent dont nous aimerions pouvoir disposer afin de pouvoir acheter de nouvelles compagnies de camionnage cette année. A propos de ces 5 millions, nous possédons quelques options qui nous permettront d'étudier les compagnies sous options et un certain nombre de discussions sont en cours qui pourraient peut-être se révéler fructueuses. Mais les 5 millions sont le montant que nous estimons suffisant pour pouvoir nous permettre de compléter quelque acquisition que ce soit de ce genre.

Et j'ajouterais cet autre renseignement pour la gouverne du comité, et renseigner le comité le plus possible—c'est tout ce que je souhaite, la raison pour laquelle nous achetons ces compagnies de transport c'est que nous avons presque complété nos territoires de camionnage à travers le pays, sauf pour le Québec et l'Ontario, ou une partie de l'Ontario et presque tout le Québec. Si jamais ces acquisitions se réalisent et que nous dépensons les 5 millions, je crois que le réseau de camionnage auquel nous songeons sera à peu près complet.

Si je ne transgresse pas le règlement, j'aimerais faire une déclaration au sujet de la question qui, je pense, était à l'étude; je voudrais dire une fois de plus que, dans l'ensemble, nos opérations de camionnage, tant dans l'est que dans l'ouest, se sont soldées par un bénéfice de, peut-être, quelques centaines de dollars. Pour arriver à ce chiffre il faut envisager nos opérations dans leur ensemble, c'est-à-dire celles de l'est et celles de l'ouest, parce que lorsque nous avons acheté ces compagnies, nous avons dû remanier le partage du trafic en vertu des permis existants, manière que la compagnie mère en profite; donc, si nous devions soumettre une ventilation des chiffres, pour chaque compagnie, et laissez-moi vous dire franchement que je préfère ne pas avoir à le faire parce que cela pourrait être trompeur; alors que certaines compagnies accusent des pertes et d'autres des bénéfices, ont doit considérer l'ensemble avant d'en arriver à la conclusion que je viens de tirer.

Je suis certain qu'une telle ventilation serait utilisée ou rapportée à travers le pays sans les remarques atténuantes que je viens de faire. Toutefois, la question est complètement entre les mains du comité. Si cela devait rendre certain membre du comité plus heureux d'avoir les chiffres, très bien; je veux bien mais reste à savoir si cela ne nuira pas aux intérêts du National-Canadien.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): M. Gordon peut-il nous asurer qu'il cherchera, dès que possible, à être en mesure de soumettre un bilan et un rapport tout à fait distincts, si on l'exige, relativement à toutes ses opérations de camionnage?

M. GORDON: C'est mon intention, sous réserve de plus amples discussions avec les fonctionnaires, comme je l'ai déclaré, d'en arriver à indiquer dans notre rapport les résultats de nos opérations de camionnage. Je peux vous assurer qu'il en est ainsi. Je regrette que nous soyons dans une situation aussi confuse pour le moment. C'est que nous nous engageons dans une nouvelle entreprise, alors qu'il y a encore beaucoup de transactions qui ne sont pas terminées, et qu'il y en a encore qui sont à l'état de projet. Nous avons un procès sur les bras, et nous avons des ennuis à propos de certaines questions. Mais je ne considère pas que c'est dû à la façon dont les autorités s'en sont occupés. C'est simplement un des rouages d'une grosse entreprise qui n'a pas trop bien fonctionné et avec lequel nous nous débattons.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que cela répond à la question, monsieur Horner. Il s'agit maintenant de savoir si nous allons approuver ces 5 millions d'après ce que nous avons étudié de l'exploitation de l'an dernier et par rapport à ce que le président vient de déclarer. Approuvez-vous la dépense de 5 millions?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je voudrais parler de la déclaration que M. Gordon a faite. En toute équité, je dois dire que le Pacifique-Canadien n'aurait évidemment pas à divulguer les mêmes renseignements à propos de l'exploitation d'une compagnie individuelle. Dans des circonstances ordinaires je pense que je ne l'aurais pas demandé pour cette raison. Toutefois il semble que certaines de ces exploitations ont été déficitaires. La difficulté, maintenant, c'est que M. Gordon annonce son intention de faire rapport sur l'ensemble de l'exploitation de camionnage et de soumettre un état financier séparé; mais la question que j'ai soulevée plus tôt reste toujours, à savoir que si on dévoile seulement une partie de ces opérations, même si on en parle plus tard dans des déclarations sur les exploitations nationales de camionnage des chemins de fer, que certaines personnes de ces compagnies privées, les employés de ces compagnies privées, pourrait y voir «une concurrence malhonnête, parce qu'une entreprise peut être déficitaire et l'autre peut faire tout son possible pour essayer de faire face à la concurrence. Je veux savoir quel genre de promesse on peut faire à ces gens afin qu'ils ne se croient pas dans cette situation?

M. GORDON: Permettez-moi tout d'abord de vous dire que nous, en tant qu'administrateurs, avons donné des directives sévères aux personnes responsables de nos exploitations de camionnage, leur interdisant de couper les prix.

Nous n'y sommes pas intéressés. Ce qui m'ennnuie à propos de votre question est que nous aurions délibérément retiré d'une compagnie et donné à une autre une exploitation qui pourrait être profitable, peut-être, à la première compagnie. Cela semblerait donner à entendre que nous ne faisions pas de trop bonnes affaires avec la première compagnie. Mais nous avons besoin d'un peu plus de temps pour effectuer la fusion et pour en faire un succès. Donc, les chiffres que nous pourrions publier maintenant ne donneraient qu'un aperçu incomplet de la situation. Mais permettez-moi de vous dire que ce n'est pas là chose facile, que nous ne nous occupons pas de couper les prix et que nous n'y sommes pas intéressés.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je pense que cette déclaration devrait rassurer les gens qui s'en faisaient à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous satisfait, ou bien y a-t-il d'autres questions?

M. FISHER: A propos de la déclaration de M. Gordon, je pense que je devrais attirer son attention sur le fait que la déclaration originale de M. MacMillan n'indiquait pas qu'il serait question d'une exploitation globale. D'après le rapport, il est indiqué qu'il s'agirait d'entités séparées, distinctes. Et je pense que s'il examine la question, il conviendra que la déclaration de M. MacMillan se prête à une telle interprétation. Nous pouvons comprendre qu'on puisse avoir des appréhensions au sujet de la situation qu'il vient de décrire, relative aux changements, ainsi qu'à propos des explications quant aux raisons pour lesquelles une ou deux entreprises ne sont peut-être pas bien prospères.

Le PRÉSIDENT: Allez-vous recommencer à parler des exploitations?

M. FISHER: Je ne continuerai pas du tout en ce sens mais je voulais que M. Gordon sache pourquoi j'avais, et pourquoi j'ai encore des doutes à propos de cette question en particulier.

Le PRÉSIDENT: Oui. Nous avons étudié le rapport de M. MacMillan l'autre jour. Je pense que ce serait revenir à l'exploitation. Mais vous étiez justement en train d'expliquer pourquoi vous aviez encore des doutes.

M. MCPHILLIPS: D'après vos déclarations antérieures, il me semble qu'il y a encore 1 million dans la cagnotte?

M. GORDON: Il y a 1.3 million sous forme de réserve.

M. MCPHILLIPS: Je pense que vous avez déclaré avoir investi 9 millions.

M. GORDON: Le montant réel de notre engagement est de $9,987,000 et, de cette somme, il y encore 1.3 million dans le fonds de roulement à titre de réserve pour cette transaction.

M. MCPHILLIPS: Ma question suivante est celle-ci: je sais qu'il peut y avoir des coïncidences, mais je trouve étrange que depuis trois ans déjà, on nous demande d'approuver exactement la somme de 5 millions. Qu'y a-t-il derrière cela? Est-ce exact? Avez-vous réellement besoin de ces 5 millions?

M. GORDON: Je ne pense pas avoir besoin de 5 millions; il s'agit seulement d'un beau chiffre rond. Il se peut que je ne m'en serve pas du tout, mais nous avons pensé pouvoir avancer un chiffre qui nous semblait un maximum. Personnellement, je ne crois pas que nous en ayons jamais besoin. Ce n'est qu'un article de budget; ce n'est qu'un crédit, que nous ne sommes d'ailleurs pas tenus de dépenser.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous avez dit que la fin est proche, tout au moins en ce qui concerne l'achat de compagnies de camionnage.

M. GORDON: Oui, je le pense.

M. CREAGHAN: Je voudrais que vous disiez au comité à quelle date on a préparé le budget que nous avons devant nous. Il porte la date du 2 février mais je suppose que c'est la dernière fois que la direction l'a examiné.

M. GORDON: Oh non, monsieur, la direction l'a examiné il n'y a pas plus d'une heure et demie.

M. CREAGHAN: Je suppose qu'il a été dactylographié à la date du 2 février.

M. GORDON: Oui, en partie; notre conseil d'administration l'a examiné; c'est la date à laquelle notre conseil d'administration en a pris connaissance; puis, il a été transmis au gouvernement pour qu'il s'en occupe.

M. CREAGHAN: Le modèle semble être le même que celui que nous avons reçu l'an dernier. Je me demande pourquoi à la page trois nous ne trouvons pas cinq régions plutôt que les trois régions originales? La réorganisation date du mois d'août dernier.

M. GORDON: C'est parce que les formulaires régionaux de comptabilité pour chaque région ne sont pas complètement établis.

M. TOOLE: Le travail se fait en plusieurs parties.

M. GORDON: Nous l'aurons terminé cette année mais le nouveau régime n'était pas en vigueur lorsque nous avons préparé ceci.

M. CREAGHAN: Puis-je demander que l'on indique les cinq régions l'an prochain?

M. GORDON: M. Toole a dit que ce travail sera terminé à la fin de l'année prochaine.

M. BROOME: Lorsqu'on fait parvenir ce budget au gouvernement, je suppose qu'il est envoyé au ministre—ma question s'adresse donc plutôt au ministre—qui le soumet au cabinet. Quel contrôle le Conseil du trésor exerce-t-il à l'égard de ce budget?

Le PRÉSIDENT: Quel Conseil du trésor?

M. BROOME: Ce budget n'est-il pas soumis au Conseil du trésor? Il n'y a aucun examen de la part du Conseil du trésor? Ne relevez-vous pas du Conseil du trésor?

M. GORDON: Je veux voir ce que dit la loi.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire le Conseil du trésor du gouvernement? Posez-vous la question au ministre?

M. BROOME: Je ne sais pas, je pose ma question à qui peut me répondre. Je la pose au ministre tout comme au président.

M. GORDON: Je pense que vous avez tout à fait raison de me poser la question et si je peux trouver la réponse je vous la donnerai. Il est transmis au ministre des Finances. Je pense que la loi le stipule; je voudrais contrôler, si je peux retrouver ce passage.

L'hon. LÉON BALCER (*ministre des Transports*): Quelle est votre question?

M. BROOME: Ce budget est préparé par le National-Canadien. Reçoit-il une approbation presque automatique, ou bien est-il examiné plus à fond et vérifié par le Conseil du trésor ou par quelque autre organisme du gouvernement?

M. BALCER: Non, ce n'est pas le Conseil du trésor, c'est le ministre des Finances.

M. GORDON: Ne travaillons pas dans le noir. L'article 37 de la loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada se lit comme il suit:

> 37. (1) Le conseil d'administration a le contrôle du budget annuel des Chemins de fer nationaux, et il doit soumettre ledit budget au ministre des Transports.
>
> (2) Le ministre des Transports doit, chaque année, présenter au Parlement le budget des Chemins de fer nationaux approuvé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports et du ministre des Finances.

Le budget annuel est donc établi par le conseil d'administration, c'est-à-dire qu'il a la responsabilité des détails qui se trouvent dans le budget, ainsi que du montant global du budget; celui-ci est ensuite transmis au ministre des Transports. Si après l'avoir examiné il n'est pas d'accord, s'il considère que le montant global est trop élevé compte tenu de toutes les considérations financières, il peut très bien me dire que c'est trop. Mais c'est tout ce qu'il peut dire. Ensuite c'est à moi de dire: «De combien est-il trop élevé?» Et si on dit, de $50 millions ou quoi que ce soit, il me faut retourner à mon conseil d'administration et c'est lui qui décide. En d'autres mots, le budget n'est pas entre les mains du ministre des Finances. La loi ne lui permet de s'occuper que du montant global.

M. BROOME: Par conséquent il n'y aura aucun examen minutieux?

M. GORDON: Au contraire, ils peuvent fort bien l'examiner avec soin, appeler notre attention sur un poste en particulier et dire qu'ils ne veulent pas d'un budget de cette envergure; de notre côté nous pouvons très bien le modifier, mais nous n'y sommes pas tenus.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. FISHER: Monsieur Gordon, dans le rapport financier que vous avez lu il y a quelques jours, vous soumettiez au gouvernement une proposition relative à la dette fixe des chemins de fer. Maintenant, supposons qu'en 1961 vous réussissiez à obtenir le transport de fonds qui, d'après vous n'était à tout prendre qu'une inscription aux livres; cela aurait-il une influence quelconque sur ce budget des immobilisations?

M. GORDON: Non, il s'agirait d'une question d'exploitation.

Monsieur Broome, me permettez-vous d'ajouter ceci. Cela signifie aussi, —ce qui a son importance—que ni le ministre des Transports ni le ministre des Finances ne sont autorisés à ajouter quoi que ce soit à notre budget. Et c'est vrai dans les deux sens.

M. BROOME: Ce même contrôle va-t-il jusqu'à l'utilisation des fonds versés par le chemin de fer au compte de dépréciation ou pouvez-vous dépenser cet argent comme bon vous semble?

M. GORDON: Pourvu que nous l'utilisions à des fins d'immobilisation.

M. VAUGHAN: Je crois que c'est prévu dans la loi sur le financement et la garantie.

M. BROOME: L'argent doit être consacré à des immobilisations et les dépenses doivent être approuvées par le gouverneur en conseil.

M. HORNER (*Acadia*): Lorsque le National-Canadien a un surplus, s'en sert-on pour payer la dette publique ou le remet-on au gouvernement?

M. GORDON: L'excédent serait payable au receveur général.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire s'il y avait un surplus important.

M. FISHER: J'ai quelques questions à poser à propos de la page 9.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Gordon veut s'assurer que la réponse qu'il a donnée à M. Broome est exacte au point de vue constitutionnel.

M. GORDON: Puis-je maintenant vous donner le renvoi exact? J'ai consulté la mauvaise loi. Il s'agit de la loi sur la révision du capital, article 9:

> Chaque fois que les comptes du réseau du National pour un exercice financier, certifiés par les vérificateurs de ce réseau nommés par le Parlement, accusent des bénéfices qui restent après le paiement, selon l'ordre de priorité suivant,
>
> *a*) des intérêts sur les titres détenus par le public,
>
> *b*) des intérêts sur la dette de la Compagnie du National envers Sa Majesté,

c) des impôts exigibles aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, et
d) des dividendes sur les actions privilégiées, à quatre pour cent, de la Compagnie du National,

les bénéfices restants doivent être versés au receveur général du Canada.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. PASCOE: A la page 6—et ceci a quelque chose à voir avec la page 9 en ce qui concerne le matériel—on mentionne 1,161 wagons de marchandises et plus loin, 644 wagons de marchandises ou un total de plus de 1800. S'agit-il de nouveaux wagons ou certains sont-ils des wagons à céréales?

M. GORDON: Le nombre de nouveaux wagons pour l'année financière 1961 est de 508. Soixante-quinze wagons plats pour Terre-Neuve, déjà livrés, 25 wagons plates-formes utilisés pour le service rail-route, 150 wagons couverts pour le réseau canadien, 200 wagons couverts pour le Grand Trunk Western, 50 wagons-trémies, 5 fourgons de queue pour Terre-Neuve, 2 grues et l'épandeur Jordan. Il y en a 508 en tout.

M. CREAGHAN: Je voudrais avoir une explication de la direction au sujet des taxes. Vous indiquez avoir payé quelque 20 millions de taxes.

M. GORDON: Je m'occuperai d'abord du louage; les taxes et les loyers sont ensemble. Je n'ai jamais compris pourquoi ils sont réunis mais c'est une habitude dans tous les chemins de fer. Les loyers se rapportent à la location à tant par jour de voitures qui se trouvent sur chaque autre ligne.

M. CREAGHAN: Les loyers ne m'intéressent pas, seulement les taxes.

M. GORDON: J'ai ici quatre pages qui traitent des taxes que nous payons. Cela comprend des articles comme l'assurance-chômage, les prestations de retraite des employés de chemin de fer, l'assurance-chômage aux États-Unis, taxes sur les messages télégraphiques et téléphoniques, taxes sur les revenus des chemins de fer aux États-Unis, timbres d'accise en Grande-Bretagne, assurance-santé et assurance-chômage en Grande-Bretagne; en outre, il y a un poste pour la taxe mexicaine sur le revenu et l'absentéisme.

M. BROOME: Avons-nous un chemin de fer au Mexique?

M. GORDON: Non, je ne sais pas de quoi il s'agit. On me dit que nous avons quelques voitures qui viennent du Mexique et il y a probablement là une question de taxe. Il s'agit d'une taxe sur le revenu d'absentéisme qui concerne les wagons couverts et non les individus. Ensuite il y a un grand nombre de petites taxes dans les différentes provinces comprenant par exemple la taxe de vente et la taxe sur les revenus des sociétés dans certaines provinces. En 1960, le montant total s'est élevé à $1,517,000. Ensuite, à un autre endroit, nous avons les taxes municipales dont le montant s'élève à $5,238,000 en 1960. Puis il y a un autre ensemble de taxes dans les différents États des États-Unis; le montant total est de $2,444,000. Nous circulons dans dix États des États-Unis et le montant de leurs taxes se monte à $2,444,000.

M. BROOME: Sont-elles comprises dans l'exploitation déficitaire aux États-Unis?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous satisfait, monsieur Creaghan?

M. CREAGHAN: Non. Ce qui m'intéresse à ce sujet, c'est que vous avez fourni des chiffres s'élevant grosso modo à $5,200,000 en taxes municipales. Je suppose qu'il s'agit surtout d'impôts fonciers?

M. GORDON: Oui, comme je vous l'ai dit hier, nous concluons des ententes avec diverses municipalités pour remplacer leur droit de taxation. Il y a des municipalités qui ne peuvent légalement percevoir de taxes. Nous avons conclu des accords par lesquels nous le reconnaissons et concluons une entente avec ces municipalités.

M. CREAGHAN: Vous commencez à comprendre ma question maintenant. En d'autres mots, dans certaines municipalités, vous êtes soumis aux taxes et aux cotisations normales?

M. GORDON: Oui.

M. CREAGHAN: Tandis que dans d'autres vous n'êtes pas soumis aux impôts parce que le territoire appartient encore à la Couronne et non au chemin de fer du National-Canadien? Ai-je raison jusqu'à maintenant?

M. GORDON: Oui.

M. CREAGHAN: J'ai eu beaucoup de courrier à ce sujet de la part de municipalités des provinces Maritimes. Quelques-unes s'irritent de ne pas pouvoir taxer le National-Canadien, alors que des municipalités des provinces du centre et de l'ouest du pays peuvent le faire.

M. GORDON: Oui.

M. CREAGHAN: Je ne parle pas de Moncton parce que je sais qu'ils ont conclu un accord de location d'impôt ou de subvention qui est très acceptable. Toutefois, je suis plus intéressé aux petites municipalités disséminées à travers les provinces Maritimes qui n'ont aucunement droit aux subventions accordées à cette fin. Je me demande si la direction du National-Canadien a songé à demander au gouvernement de rendre les terres de la Couronne impossibles dans les provinces Maritimes, j'entends, les terres de la Couronne utilisées par le chemin de fer, afin qu'il y ait uniformité à travers le pays quant à l'aide du National-Canadien aux municipalités.

M. GORDON: C'est là un vieux sujet de controverse.

M. GREAGHAN: Je le sais.

M. GORDON: En général, il s'agit là d'une question sur laquelle je dispose de beaucoup de renseignements, mais je vais essayer de la résumer rapidement. Nous sommes liés par le degré d'autorité dont nous jouissons en vertu d'un décret du conseil, car en fait nous nous occupons d'un syndicat de propriétés canadiennes. Divers décrets du conseil adoptés en 1948, 1950 et 1951 permettaient au chemin de fer de procéder à des règlements d'après une formule du genre de celle que je viens d'indiquer. Nous avons surtout essayé d'arrêter une formule fondée sur l'article 44 de la loi ontarienne sur l'évaluation. Il nous a semblé que ce qui est bon pour l'Ontario devrait l'être également pour les provinces Maritimes. Voilà à peu près le principe dont nous nous inspirons.

M. CREAGHAN: La situation serait-elle meilleure pour les municipalités et peut-être pour le National-Canadien, si au lieu que ce soit l'arrêté du conseil qui autorise le paiement des allocations, il soit possible de convaincre le gouvernement de céder au National-Canadien tous les droits de propriété de ces territoires éparpillés à travers le Canada plutôt que de les garder sous forme de trust.

M. GORDON: Je ne voudrais pas donner mon avis à ce sujet. Je pense que quelque méthode qu'on emploie, nous serons critiqués. Toutefois ce que vous suggérez signifierait un changement dans la loi, et je ne voudrais pas formuler d'opinion sur ce que le gouvernement pourrait penser de ce genre de législation. Si cela arrive, cela comprendra d'autres sortes de propriétés du gouvernement, aussi bien que les nôtres. Il y a d'autres propriétés de la Couronne qui sont franches et je pense que le gouvernement estimerait que le principe reconnu qu'il faudrait admettre dans chaque loi se rapportant aux chemins de fer appartenant à la Couronne serait applicable, et il n'aimerait peut-être pas cela.

M. CREAGHAN: Si je ne m'abuse, la raison du dépit, surtout de la part des municipalités qui ont des liens avec le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, c'est que dans la ville de Saint-Jean, le Pacifique-Canadien est taxé

normalement sur tout ce qui lui appartient, tandis que le National-Canadien n'a rien à payer. Malgré tout ils disent: Nous allons nous arranger et vous verser quelque chose pour vos services.

M. GORDON: M. Pickersgill pourrait peut-être vous parler de la situation qui existe à Winnipeg où on exempte le Pacifique-Canadien et où le même genre d'histoire se répète.

M. CREAGHAN: Je ne suis pas bien au courant de la question. Je voulais simplement me renseigner et je pense que vous m'avez répondu; le National-Canadien n'a fait aucune démarche pour devenir propriétaire des terres qu'il détient en fiducie?

M. GORDON: Non.

M. FISHER: Autre question: l'augmentation des taxes et loyers est-elle due à la taxe de vente de 3 p. 100 en Ontario?

Le PRÉSIDENT: Quelle est votre question?

M. FISHER: L'augmentation des taxes et loyers tient-elle aux effets anticipés de la taxe de vente en Ontario?

M. PICKERSGILL: Voilà une question assez hypothétique.

Le PRÉSIDENT: En tout cas elle est d'actualité.

M. GORDON: Quelle augmentation?

M. FISHER: Les taxes et les loyers ont, en 1961, dépassé de $276,000 le montant de 1960.

M. GORDON: Regardez-vous à la page 9?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Le montant est à peu près le même.

M. FISHER: Non, il est plus élevé.

M. GORDON: Oh, je vois. Vous voulez dire la différence entre vingt-quatre et trois cents. Ce n'est qu'une estimation.

M. FISHER: Dans une note au bas de la page on dit que la prévision tient compte des approvisionnements en matériel, des taux de salaires et des prix du transport. Vous n'avez pas tenu compte des répercussions de la taxe de vente de l'Ontario.

M. GORDON: Pas s'il s'agit d'une taxe nouvelle.

M. FISHER: Je vais maintenant poser un autre genre de questions.

M. BROOME: Monsieur le président, j'ai deux questions à poser. L'une se rapporte à la somme de $10,000,000 reçue d'Air-Canada. S'agit-il d'un remboursement d'emprunts?

M. GORDON: Non. Il s'agit du paiement des intérêts dont ils sont responsables à propos de l'argent que nous leur avons prêté. En d'autres mots, nous ne perdons ni ne gagnons quoi que ce soit.

M. BROOME: Et s'ils enregistrent un déficit, cela apparaît-il dans votre déficit?

M. GORDON: Non, cela ne regarde que leur propre comptabilité.

M. BROOME: Le montant de votre déficit prévu pour l'année prochaine est de 64 millions.

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: La marge n'est-elle pas un peu forte? Vous attendez-vous à un déficit si élevé?

M. GORDON: Je m'attends à ce qu'il le soit beaucoup plus, à moins que nous ne recevions quelque compensation pour l'augmentation des salaires.

M. HORNER (*Acadia*): Combien le National-Canadien avait-il estimé que cette augmentation des salaires lui coûterait?

M. GORDON: Environ 30 millions.

M. HORNER (*Acadia*): Et le budget était déjà établi quand on a accordé l'augmentation?

M. GORDON: C'est exact et c'est ce que la note explique.

M. HORNER (*Acadia*): Alors, à moins que vous ne receviez quelque chose pour compenser la dépense de quelque 30 millions, le déficit atteindra plutôt 94 millions que 64 millions.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: A propos des frais généraux...

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur Fisher; M. Broome n'a pas terminé.

M. GORDON: Quand vous parlez de 94 millions, nous devons également nous rappeler, à propos de nos prévisions, que nous comptons sur des recettes d'exploitation de 700 millions de dollars. Maintenant, à supposer que nous n'atteignions pas ce chiffre, et il ne s'agit ici que d'une estimation, notre déficit sera probablement plus élevé. D'un autre côté, si le chiffre est plus élevé, notre déficit sera moindre. Nos prévisions ne se sont pas réalisées jusqu'ici et nous croyons qu'il va nous être bien difficile d'atteindre le chiffre prévu d'ici la fin de l'année.

M. BROOME: Mais, en 1960, vos recettes réelles se situaient à 7 millions en deçà de ce chiffre et vous venez de dire que le dernier quart indique une amélioration par rapport à 1960.

M. GORDON: Non, ce n'est pas exact.

M. BROOME: Était-ce pour le premier quart?

M. GORDON: J'ai dit que les premier et deuxième quarts de l'année 1961 ont été très décevants? J'ai ajouté que nous commençons à entrevoir un changement dans le troisième quart et que nous espérons voir le quatrième quart nous rapprocher de nos prévisions afin de nous permettre de surmonter la légère baisse enregistrée dans les premier et deuxième quarts. J'espère que nous surmonterons la baisse passagère du début, mais je n'en suis pas trop certain.

M. BROOME: De combien êtes-vous restés en deçà de vos prévisions? De 5 p. 100?

M. GORDON: Parlez-vous revenus seulement?

M. BROOME: Oui, 5 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Le budget d'hier soir va peut-être changer toute la situation.

M. PICKERSGILL: Ce ne serait pas loyal de demander à M. Gordon ce qu'il pense des perspectives.

M. GORDON: Je ne sais pas. Je n'ai pas eu l'occasion de prendre connnaissance du budget.

Mlle LAMARSH: A ce propos, le président pourrait peut-être nous dire quel effet aura la baisse du dollar, c'est-à-dire le fléchissement de sa valeur par rapport à celle du dollar américain?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que le président veuille discuter du budget, pas plus que nous d'ailleurs, en ce moment.

M. GORDON: Il s'agirait réellement d'une opinion personnelle sur les prévisions actuelles. Je ne voudrais pas m'y risquer.

M. BROOME: Je vous interrogeais à propos de l'écart entre vos prévisions et vos recettes réelles.

M. GORDON: Environ 4 ou 5 p. 100. Nous espérons pouvoir combler.

M. BROOME: Dans ce cas, si vous le combliez le montant de base, soit 700 millions...

M. GORDON: ...ne serait peut-être pas très éloigné de la réalité.

M. BROOME: Avez-vous tenu compte des économies que vous nous proposez de réaliser cette année, par exemple en réduisant votre service de voyageurs?

M. GORDON: Non.

M. BROOME: Avez-vous déjà pensé que vous pourriez peut-être améliorer votre situation?

M. GORDON: Non, je n'ai pas songé non plus aux mesures qui pourraient être prises en vertu du rapport de la Commission royale.

M. BROOME: Il semblerait donc y avoir ici une marge assez forte à propos des 64 millions, nul compte tenu des augmentations de salaires.

M. GORDON: Oui, mais je ne vois quels autres éléments compensateurs pourront avoir un effet favorable.

M. FISHER: Je voudrais de nouveau poser une question M. Gordon à propos de ses demandes auprès du gouvernement concernant la dette du National-Canadien; il y a fait allusion immédiatement après la lecture de la page 4 de son état financier. Pour l'année 1961, nous avons des frais généraux s'élevant à $63,100,000. Ai-je raison de penser que si vous réussissiez dans vos pourparlers avec le gouvernement, ces frais généraux nets accuseraient une baisse sensible?

M. GORDON: Oui. Cependant je ne dis pas que nous allons convaincre le gouvernement assez tôt pour influer sur le budget de l'année 1961, car toute intervention de l'État devra se faire, je crois, par voie législative.

M. FISHER: Mais votre déficit est hypothétique et M. Horner à souligné l'un des éléments qui pourraient influer sur ce déficit, soit l'augmentation des salaires, tandis que M. Brome en a souligné un autre, les recommandations de la Commission royale. Or la proposition que vous avez l'intention de soumettre au gouvernement constitute peut-être un troisième élément susceptible d'influer sur votre déficit.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Donc, si nous voulons que la situation financière du National-Canadien s'améliore nous devrions appuyer la recommandation relative au régime de la dette. N'ai-je pas raison?

M. GORDON: Vous avez tout à fait raison.

M. PICKERSGILL: J'allais faire remarquer que M. Fisher a une confiance naïve dans l'aptitude du gouvernement à prendre des décisions.

M. FISHER: Ce ne sont que des hypothèses. M. Pickersgill nous avons tous à des degrés divers, la même vision.

M. BROOME: Je crois que M. Pickersgill rumine encore la remarque de M. McPhillips à propos des étudiants en droit.

M. FISHER: Vous avez dit l'autre jour qu'il s'agissait d'une simple écriture aux livres mais je ne parviens pas à comprendre. Il me semble que même s'il s'agit d'une écriture aux livres, elle se traduira par une modification profonde de l'aspect financier de votre exploitation.

M. GORDON: Oui, mais ce que veux dire par écriture comptable, c'est que si le gouvernement nous soulageait de ce lourd fardeau par voie législative, l'État serait obligé de trouver l'argent et celui-ci viendrait des fonds publics.

M. FISHER: Mais pour rapprocher votre thèse de l'autre jour du budget d'exploitation que nous avons devant nous, votre compagnie est d'avis qu'une partie de ces 63 millions, je suppose, aux environs de 40 millions ne devrait pas s'y trouver, dans l'intérêt de la justice et comme reflet de votre administration actuelle.

M. GORDON: Je préférerais ne pas confirmer votre interprétation de ce que j'ai dit, M. Fisher. Mes paroles sont au compte rendu; je pense que vous avez compris mais je ne voudrais pas y mettre les mots que vous avez employés car vous avez utilisé des mots comme «justice»; or je ne me plains pas d'injustice quand je parle du gouvernement. Je mentionne simplement la situation présente des chemins de fer, ainsi que pourrait la refléter une autre attitude au sujet de la comptabilité.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai posé une question; ce n'était pas à ce sujet mais en rapport avec les comptes de dépenses et M. Gordon a répondu qu'on examinerait la question. Pourrait-on en charger le comité, sinon aujourd'hui, le plus tôt possible?

M. GORDON: Nous ferons de notre mieux pour répondre à toutes les questions d'une façon expéditive dans cinq minutes après l'adaptation du budget.

Le PRÉSIDENT: Que décidez-vous maintenant à propos du budget?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Proposé par M. Pickersgill et appuyé par M. Carter. Que décidez-vous, messieurs?

M. MCPHILLIPS: N'avait-il pas été entendu que cette motion serait acceptée sous réserve de ce qui a trait à Air-Canada?

Le PRÉSIDENT: Oui. Sous cette réserve, la motion est-elle adoptée? Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien l'indiquer? Ceux qui sont contre? Je déclare la motion adoptée.

M. PICKERSGILL: Avant que nous passions à l'article suivant, j'aimerais faire une déclaration personnelle.

Le PRÉSIDENT: Quel est l'article suivant?

M. PICKERSGILL: Je ne sais pas. Puis-je faire une déclaration personnelle? Je voulais simplement expliquer au comité, à la suite de l'allusion de M. Broome, qu'il se peut que je sois cruel, mais je ne suis plus étudiant en droit.

M. BROOME: Cela veut-il dire que vous n'essayez même plus d'être homme de loi.

M. PICKERSGILL: Après les exemples affreux que j'ai vus, j'ai abandonné.

M. FISHER: Avant de passer au poste suivant, je voudrais savoir de quoi il s'agit.

Le PRÉSIDENT: Nous allons nous occuper maintenant du trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Note de l'éditeur: Le rapport mentionné est le suivant:

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RÉGISSEURS

Président—Donald Gordon, C.M.G., LL.D.
Wilfrid Gagnon, C.B.E.
J. A. Northey
J. R. Griffith
E. W. Bickle
W. G. Stewart, Q.C., L.L.B.
H. W. Marsh

FONCTIONNAIRES

Secrétaire ..... R. H. Tarr
Contrôleur ..... L. J. Mills
Trésorier ..... E. J. Denyar

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL le 2 février 1961

A l'Honorable Léon Balcer, C.R., C.P.,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 17 de la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, les Dépositaires du Trust des Titres des Chemins de fer Nationaux du Canada ont l'honneur de faire rapport des opérations effectuées durant l'année civile 1960.

Conformément à la décision prise en 1958, la valeur comptable du capital-actions a été réduite de $26,651,968 durant l'année, montant qui représente les pertes de capital subies en 1960 par les Chemins de fer Nationaux du Canada à la suite du retrait accéléré d'un certain nombre de locomotives à vapeur, vu l'insuffisance des réserves pour amortissement prévues à cette fin. Les pertes ainsi imputées sur le capital-actions au 31 décembre 1960 se chiffraient à $36,555,118.

Les Dépositaires ont l'honneur de vous présenter ci-joint le bilan au 31 décembre 1960.

D. Gordon,
Pour les Dépositaires

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1960

ACTIF			PASSIF	
Créances pour capital des prêts—			Capital-actions détenu par la Canadian National Railway Company—	
Chemin de fer Canadian Northern	$312,334,805.10		5,000,000 d'actions sans valeur nominale	$ 341,963,017.02
Chemin de fer Grand Trunk	118,582,182.33			
Chemin de fer Grand Trunk Pacific	116,006,599.08			
Canadian National Railway Company	96,936,971.75	$ 643,860,558.26		
Créances pour intérêts de prêts—				
Chemin de fer Canadian Northern	$309,702,897.65			
Chemin de fer Grand Trunk	103,250,802.95			
Chemin de fer Grand Trunk Pacific	107,326,622.84			
Canadian National Railway Company	54,501,313.57	574,781,637.01		
Transactions des Chemins de fer Nationaux du Canada après le 1er janvier 1937, intéressant la valeur comptable du capital-actions du Trust des Titres		71,925,579.14		
Valeurs en mains—				
Valeurs en nantissement—Voir Annexe A.1		.....	Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt excédait la valeur initiale établie au 1er janvier 1937	948,604,757.39
Autres valeurs—Voir Annexe A.2		.....		
		$1,290,567,774.41		$1,290,567,774.41

Le contrôleur,
L. J. MILLS.

CERTIFICAT DU VÉRIFICATEUR

J'ai examiné les livres et dossiers du Trust des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1960.

Les valeurs en nantissement et autres valeurs figurant aux annexes A.1 et A.2 ci-jointes ont été vérifiées à la suite d'examen.

A mon avis, le bilan ci-dessus est bien dressé de manière à représenter l'état véritable et exact des affaires du Trust au 31 décembre 1960, conformément aux dispositions de la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, 1952.

J. A. DE LALANNE,
Comptable agréé.

Daté à Montréal,
Le 21 février 1961.

25502-6—5

ANNEXE A.1

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Sommaire des créances transférées de l'État canadien au trust des titres

	PRÊTS	BILLETS ET NANTISSEMENTS	
Chemin de fer Canadian Northern—			
Prêt 3½%, chapitre 6, 1911	$ 2,396,099.68	Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Prêt 4 %, chapitre 20, 1914	5,294,000.02	Aucun.	
Prêt 5 %, chapitre 4, 1915	10,000,000.00	Aucun.	
Prêt 6 %, chapitre 29, 1916	15,000,000.00	Hypothèques en date des 23 et 26 juin 1916.	
@Prêt 6 %, chapitre 24, 1917	25,000,000.00	Billets à vue 6%	$ 33,012,414.32
@Prêt 6 %, crédit 110, 1918	25,000,000.00	Billets à vue 6%	27,203,003.65
@Prêt 6 %, crédit 108, 1919	35,000,000.00	Billets à vue 6%	40,031,122.27
@Prêt 6 %, crédit 127, 1920	48,611,077.00	Billets à vue 6%	53,008,779.65
@Prêt 6 %, crédit 126, 1921	44,419,806.42	Billets à vue 6%	50,259,312.47
@Prêt 6 %, crédit 136, 1922	42,800,000.00	Billets à vue 6%	46,691,634.60
		Billets à vue 6%	5,700,000.00
Prêt 6 %, Loi des mesures de guerre, 1918	1,887,821.16	Obligations de 1er hypothèque 3½%	5,109,999.99
@Prêt 6 %, pour matériel, chapitre 38, 1918	56,926,000.82	Billets à vue 6%	56,858,496.44
@Hypothèque couvrant les prêts ci-dessus		Hypothèque en date du 16 novembre 1917	
Total Canadian Northern	$312,334,805.10		
Chemin de fer Grand Trunk—			
Prêt 6 %, crédit 478, 1920	$ 25,000,000.00	Billets à vue 6%	25,479,226.97
Prêt 6 %, crédit 126, 1921	55,293,435.18	Billets à vue 6%	56,646,816.12
Prêt 6 %, crédit 137, 1922	23,288,747.15	Billets à vue 6%	23,288,747.15
Prêt 4%, au G.T. Pacific, chapitre 23,1913 garanti par le Grand Trunk	15,000,000.00	Billet à vue 4%	15,000,000.00
		Obligations sans garanties spécifiques 4% G.T.P	15,000,000.00
Total Grand Trunk	$118,582,182.33		
Chemin de fer Grand Trunk Pacific—			
Obligation 3%, chapitre 24, 1913	$ 33,048,000.00		
Prêt 6%, chapitre 4, 1915	6,000,000.00	Obligations de 1re hypothèque 3%	$ 33,048,000.00
Prêt 6%, crédit 441, 1916	7,081,783.45	Obligations sterling 4%	7,499,952.00
Prêt 6%, crédit 444, 1917	5,038,053.72	Hypothèque, 28 juin1916	
Prêt 6%, crédit 110, 1918	7,471,399.93	Hypothèque, 18 octobre 1917	
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919	45,764,162.35	Hypothèque, 18 octobre 1917	
Intérêt garanti par l'État	8,704,662,65	Certificats du séquestre	53,339,162.74
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan	2,898,536.98	Certificats d'incinération, coupons détruits	8,698,170.42
		Certificat d'incinération, coupons détruits	2,925,723.88
Total Grand Trunk Pacific	$116,006,599.08		

Canadian National Railway Company:		
Prêt 6%, crédit 139, 1923	$ 24,550,000.00	Billet et vue 6% Canadian Northern $ 12,655,019.57 Certificats du séquestre G.T.P. 3,313,530.01 Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats d'incinération) 1,530,831.96
Prêt 5%, crédit 137, 1924	10,000,000.00	Billet à vue 5% Canadian Northern 1,318,315.86 Certificats du séquestre G.T.P. 4,691,173.58 Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats d'incinération) 1,530,822.24
Prêt 5%, crédit 377, 1925	10,000,000.00	Billet à vue 5% Canadian Northern 9,496,718.21 Certificats du séquestre G.T.P. Cr. 1,422,425.17 Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats d'incinération) 1,530,802.80
Prêt 5%, crédit 372, 1926	10,000,000.00	Billet à vue 5% Canadian Northern 9,062,624.30 Certificats du séquestre G.T.P. Cr. 364,898.78 Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats d'incinération) 1,530,880.56
Prêt 5%, crédit 336, 1929	2,932,652.91	Billets à vue 5% Canadian National Railway Company 2,932,652.91
Prêt 5% et 5¼%, chapitre 22, 1931	29,910,400.85	Billets à vue 5%, et 5¼% Canadian National Railway Company 29,910,400.85
Prêt 5¼%, chapitre 6, 1932	11,210,815.56	Billets à vue 5¼% Canadian National Railway Company 11,210,815.56
Moins: rectification autorisée par la Loi sur la révision du capital 1937	Cr. 1,666,897.57	
Total Canadian National Railway Company	$ 96,936,971.75	
Total des prêts	$643,860,558.26	

25502-6—5½

ANNEXE A.2

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

VALEURS TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES, CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE LA LOI SUR LA RÉVISION DU CAPITAL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, 1952

Description des émissions	Montant Sterling
Obligations de 1re hypothèque, 3½%, Canadian Northern Alberta Rly. Co., échéance 4 mai 1960	£ 534,097
Obligations de 1er hypothèque, 3½%, Canadian Northern Ontario Rly. Co., échéance 19 mai 1961	6,294,345
Obligations de 1re hypothèque, 3%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1er janvier 1961	1,754,500
Obligations, 4% Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1er janvier 1962	90,900

Le PRÉSIDENT: Il faudrait qu'on propose l'adoption de ce rapport.

M. CREAGHAN: Je suis parfaitement disposé à proposer que le rapport soit accepté.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'appuie cette proposition.

Le rapport est accepté.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant nous occuper du rapport du vérificateur.

NOTE DU RÉDACTEUR: Le rapport du comptable agréé est le suivant:

J. A. deLalanne
Comptable agréé
507 Place D'armes, Montréal

le 15 mars 1961.

A l'honorable Ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Monsieur,

A titre de vérificateur du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada, je soumets au Parlement, par votre entremise, mon rapport sur la vérification des comptes pour l'année terminée le 31 décembre 1960.

Le rapport annuel du Réseau comprend, outre les états financiers, mon rapport signé reproduit ci-après.

> «J'ai examiné le bilan consolidé du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada arrêté au 31 décembre 1960 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 ci-joint et l'état consolidé des revenus s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter l'état revenus pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté véritable et exact des affaires du Réseau au 31 décembre 1960 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. Exception faite du changement apporté dans la façon de consolider les dettes d'après les Plans de Pension de la Compagnie, comme il est fait mention à la note 4, je déclare que les états ci-joints ont été préparés 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.»

Je désire fournir les observations supplémentaires suivantes:

Immobilisations

Les dépenses relatives aux additions d'immobilisations en 1960 furent les plus basses encourues depuis 1955, tandis que l'amortissement pourvu fut le plus élevé, comme il apparaît ci-après:

	Dépenses	Amortissement pourvu
1960	$169,823,000	$88,712,000
1959	222,070,000	86,311,000
1958	247,144,000	72,338,000
1957	255,428,000	78,660,000
1956	203,300,000	63,851,000

Cette diminution des dépenses en 1960 est due principalement à une augmentation moindre de matériel roulant dont le coût en 1960 fut d'environ un quart de celui le plus élevé atteint en 1957, et moins d'un tiers de la moyenne pour les quatre années, 1956-1959.

Les montants indiqués plus haut ne comprennent pas les dépenses du Gouvernement du Canada pour les chemins de fer du Gouvernement canadien.

Lors de la désaffectation des dernières locomotives à vapeur en 1960, une radiation de capital supplémentaire de $26,651,968 a été débitée à l'avoir des actionnaires, en portant le total depuis trois ans à $36,555,118.

Par conséquent, ces radiations ne font pas partie des déficits du Réseau, non plus qu'elles n'ont réduit l'amortissement accumulé.

Placements dans les Compagnies affiliées non consolidées

Les augmentations en 1960 se chiffrèrent à $75,229,616, dont un montant de $74,000,000 s'applique à Air Canada, portant ainsi à $214,100,000 le total des placements et avances à cette compagnie.

Dette à long terme

Au cours de l'année la dette à long terme accusa une augmentation de $141,586,921, soit une augmentation nette de $339,249,273 pour les émissions dans le public et une réduction de $197,662,352 pour les prêts et obligations du Gouvernement du Canada.

En ce qui concerne les $700,000,000 d'obligations émises en 1959 et 1960, des montants de ½% ou 1% des émissions premières peuvent être achetés trimestriellement pourvu que les obligations soient disponibles sur le marché libre à des prix n'excédant pas ceux des émissions premières. Au cours de 1960, des obligations d'une valeur au pair de $7,750,000 furent achetées en vertu de ces dispositions, dont la mise en vigueur dans les années à venir exigera une somme annuelle pouvant dépasser $16,000,000.

Des obligations, y compris celles gagées sur le matériel, formant un total de $3,000,727 furent rachetées pendant l'année. Le solde des obligations gagées sur le matériel au montant de $675,000 et en cours au 31 décembre 1960, fut racheté le 15 janvier 1961.

On remarquera que des avances temporaires consenties par le Gouvernement du Canada en vertu des Lois de finance et de garantie étaient de $31,037,938 au 31 décembre 1960, soit le solde annuel le moins élevé depuis 1955.

Un montant de $8,871,350 représentant l'escompte sur les nouvelles émissions d'obligations pendant l'année à été ajouté au poste Escompte non amorti sur dette à long terme. Au 31 décembre 1960, le solde non amorti se chiffrait à $26,762,278.

Sources des fonds

Le produit de la vente d'actions privilégiées fut le plus bas depuis 1955 à cause de la diminution des revenus d'exploitation du Réseau.

Si les exigences financières d'Air Canada sont déduites, l'augmentation nette de la dette à long terme en 1960 sera également trouvée la moins élevée depuis 1955. C'est le résultat du parachèvement du programme de diésélisation, la diminution des achats de matériel divers—principalement celui requis pour les marchandises—et l'augmentation des fonds obtenus par l'amortissement pourvu quelque peu plus élevé.

Avoir propre des actionnaires

L'avoir du Gouvernement du Canada a diminué de $2,766,560 au cours de l'année 1960, comme suit:

Radiation de capital provenant de la désaffectation hâtive de locomotives à vapeur....		$26,651,968
Moins: Émissions d'actions privilégiées	$21,096,001	
Augmentation du capital investi dans les chemins de fer du Gouvernement canadien	2,789,407	23,885,408
		$ 2,766,560

Caisse D'Assurance et Réserve

Au 31 décembre 1960, l'avoir de cette caisse s'établissait comme suit:

Valeurs—au prix coûtant ou à l'évaluation amortie....	$14,642,842
Encaisse, intérêt couru, etc., moins comptes à payer....	357,158
	$15,000,000

Le cours de ces valeurs était d'environ 15% moindre que le montant ci-haut indiqué, comparativement à 21% au 31 décembre 1959—soit une reprise d'environ $855,000.

Au 31 décembre 1960 quelque 325 réclamations de différents montants étaient en cours. Alors qu'il était encore impossible d'établir le montant exact de chacune de ces réclamations, les charges imputables à la réserve pour couvrir l'ensemble de ces réclamations sont estimées à $800,000.

Résultat des Opérations—Année 1960

Le déficit de toutes les opérations pour l'année se chiffre par $67,496,777, soit une augmentation de $23,908,487 en regard de 1959.

Il s'est produit une baisse dans l'ensemble des revenus d'exploitation du Réseau, compensée en partie par une diminution dans les dépenses d'exploitation et dans les dépenses au titre des pensions selon la méthode revisée de les consolider.

Les charges d'amortissement portées aux opérations sont légèrement plus élevées, tandis que les charges fixes indiquent une augmentation marquée due en grande partie aux taux d'intérêts plus élevés.

Aucune provision n'a été prise en 1960 pour le coût rétroactif qui peut résulter des négociations en cours relatives aux salaires.

Pensions

Je vous prie respectueusement de vous référer à la note 4 des états financiers consolidés qui explique le changement apporté dans la façon de

consolider les dettes en vertu des Plans de Pension 1935, 1952 et 1959 et l'effet que ce changement produit sur la charge annuelle aux opérations.

Cette charge comprend maintenant une contribution pour service courant, ainsi qu'un montant d'intérêt sur le passif en cours reconnu de la compagnie se rapportant au service antérieur des employés en activité, et l'évaluation actuariale de ce passif en cours se chiffre par $325,000,000. Alors que ce passif n'est pas compris dans celui du bilan consolidé du Réseau, sauf que mention en est faite à la note ci-haut mentionnée, il est compris cependant dans l'actif du bilan des Caisses Fiduciaires de Retraite, présentant ainsi un exposé clair de la situation de tels Fonds au 31 décembre 1960.

Structure corporative

Au cours de l'année 1960 le nombre des compagnies constituant le Réseau fut encore réduit par le fusionnement de cinq compagnies ferroviaires et la dissolution de deux compagnies possédant des terrains.

D'autre part, les services de camionnage furent accrus par l'acquisition de quatre compagnies de camionnage et de deux compagnies détenant des stations terminales, dont l'actif et le passif sont compris dans le bilan consolidé du Réseau.

Généralités

Le coût, y compris l'intérêt, du détournement des rails et du réagencement des voies d'accès du Pont Victoria est accumulé dans un compte porté au poste Autres valeurs actives sur le bilan, en attendant le règlement avec l'Administration de la Voie Maritime du St-Laurent.

Au cours de l'année des progrès se sont encore manifestés dans la modernisation et l'amélioration des méthodes et procédés comptables. De plus, d'autres modifications de ces méthodes et procédés sont à l'étude en vue de pouvoir les conformer aux exigences de la réorganisation des cadres administratifs. Considérant l'étendue et la complexité de l'entreprise que constitue le Réseau, il faudra plusieurs années avant que tous les avantages d'un tel changement puissent être réalisés.

Je désire profiter de l'occasion pour exprimer ma sincère appréciation à la direction et au personnel du Réseau pour leur aide et leur collaboration tout au cours de l'année.

Votre tout dévoué,

J. A. deLalanne,
Comptable agréé.

M. FISHER: Monsieur le président, je suppose que nous allons interroger le vérificateur et non M. Gordon à ce sujet, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Le vérificateur est ici; c'est M. J. A. deLalanne.

M. FISHER: Avant d'interroger ce témoin, vous avez permis à M. Pickersgill de dire quelques mots et j'aimerais en faire autant.

M. BALCER: Encore des aveux?

M. FISHER: Vu ce qui s'est passé dans notre Comité, et surtout ce qu'on en a dit dans la presse, j'estime devoir faire une déclaration très précise.

On m'a accusé ici d'être «fanfaron», d'enfreindre la loi, de lancer des calomnies contre certaines personnes ou contre un certain organisme, et d'avoir été de connivence dans un vol. Ce n'est pas ici qu'il m'appartient de me défendre contre de telles accusations. J'ai l'intention de m'en occuper à fond à la Chambre des communes.

Je tiens à ce que l'on sache bien clairement que, si je m'en suis pris, comme on le dit, au président des chemins de fer Nationaux, ce n'est pas

contre lui personnellement, à moins qu'on considère que quelqu'un qui exprime son manque de confiance dans le président des chemins de fer s'attaque à lui personnellement.

J'ai demandé à la Chambre que le gouvernement trouve un nouveau président pour la compagnie des chemins de fer Nationaux et j'ai l'intention de proposer, ou d'appuyer maintenant une motion selon laquelle notre Comité conseillera au gouvernement de réfléchir à la possibilité de remplacer le président des chemins de fer Nationaux par une personne qu'on chargera de rétablir la confiance parmi les employés car, comme quelqu'un l'a dit, si on veut pouvoir compter sur les bras des travailleurs, il faut gagner leurs cœurs.

Je tiens à ce que cette déclaration soit consignée au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Il ne tombe pas dans nos attributions d'étudier le mandat du président, mais je pense bien qu'en tant que Comité, lorsque nous rédigerons notre rapport définitif, nous sommes les maîtres chez nous et nous pourrons faire rapport comme nous l'entendrons. Néanmoins, nos attributions ont été clairement délimitées, je dirais même qu'elles l'ont été de façon extraordinairement détaillée, bien plus que d'habitude, et on ne nous a pas choisis en tant que Comité...

M. FISHER: Il ne s'agit pas d'une motion.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): M. Fisher parlait en son nom propre mais par contre il n'est pas du tout dans les règles de divulguer ce qu'on se propose de dire ou de ne pas dire dans un rapport sauf lorsque le Comité se réunit à huis clos à la fin des audiences.

Le PRÉSIDENT: C'est pourquoi je prétends que c'est contraire au règlement.

M. HORNER (*Acadia*): Dépêchons-nous.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le vérificateur est M. J. A. deLalanne. Avez-vous tous des exemplaires de son rapport?

Avez-vous des questions à poser avant de proposer que ce rapport soit accepté?

M. CREAGHAN: Je pense que d'habitude le vérificateur fait une déclaration et qu'on l'interroge ensuite. Si je ne m'abuse, il a été nommé en vertu d'un décret du Parlement et ne fait pas partie de la compagnie des chemins de fer. J'aimerais qu'il nous entretienne d'autres sujets que ceux mentionnés dans son rapport.

M. MCPHILLIPS: Nous avons son exposé sous les yeux.

Le PRÉSIDENT: Oui, et M. deLalanne dit qu'il n'a pas d'autre déclaration à faire.

M. FISHER: J'ai une question à poser.

Le PRÉSIDENT: Très bien, allez-y.

M. FISHER: Votre société a-t-elle fait une vérification préliminaire des entreprises de camionnage que les chemins de fer Nationaux ont achetées en 1960?

M. J. A. DELALANNE (*comptable agréé*): Comme je l'ai expliqué l'an passé, je ne fais plus partie d'une société depuis trois ans. La société dont j'étais membre a été engagée pour faire certaines vérifications à la demande de la *Canadian National Transportation Limited.*

M. FISHER: Mais vous ne vous êtes pas occupé de ces vérifications?

M. DELALANNE: Je ne m'en suis pas occupé du tout.

M. FISHER: Au cours de vos occupations cette année, avez-vous examiné les opérations et les comptes de ces filiales?

M. DELALANNE: Du moment que le National-Canadien est entièrement ou partiellement propriétaire de ces sociétés, j'estime, bien entendu, que je dois vérifier les sommes qu'on accumule dans les comptes des chemins de fer Nationaux, aux fins de la consolidation de ces états et m'assurer que ces comptes sont raisonnablement exacts, tout comme je le fais dans le cas des hôtels, des services de télécommunication et autres.

M. FISHER: Est-ce qu'en 1960, la direction des chemins de fer Nationaux vous a demandé conseil quant aux prix de vente des sociétés de camionnage qu'elle comptait acheter. Avez-vous examiné leurs livres avant la vérification?

M. DELALANNE: Non, monsieur, pas du tout.

M. FISHER: Vous a-t-on remis un chèque séparé pour la vérification des sociétés de camionnage effectuée en 1960?

M. DELALANNE: Non.

M. FISHER: Vos honoraires vous sont versés par le Parlement?

M. DELALANNE: Mes honoraires sont fixés par décret du conseil autorisé par le Parlement.

M. FISHER: Vos fonctions comportent certains travaux de détail. Est-ce que ceux-ci comprennent également la vérification des comptes de frais des hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux?

M. DELALANNE: Ce ne serait pas possible vu le nombre de fonctionnaires intéressés de vérifier ces comptes par le menu, mais je m'assure qu'ils sont conformes aux règles et aux règlements. Je suis sûr que rien n'a été payé sans avoir été approuvé comme il se devait, mais je n'en ai pas le détail.

M. FISHER: Vous ne faites pas de sondages, par exemple?

M. DELALANNE: Si, de temps à autre, je fais des sondages.

M. FISHER: Avez-vous sondé les comptes de frais en 1960?

M. DELALANNE: Je suis sûr que nous avons fait des sondages mais ces comptes de frais viennent de tous les bureaux du réseau et pas nécessairement d'un seul endroit.

M. FISHER: Avez-vous examiné les frais portés au compte des hauts fonctionnaires de la compagnie relativement à des services exécutés par les employés ou à des services fournis?

M. DELALANNE: Je doute fort qu'il me soit possible de le faire. Les personnes chargées d'approuver ces comptes sont mieux placées que moi pour vous le dire et je préférerais qu'elles vous le confirment.

M. FISHER: Qu'entendez-vous par les personnes chargées d'approuver?

M. DELALANNE: En général, le supérieur de celui qui fait le travail approuve ces comptes ou ne les approuve pas.

M. FISHER: Vous ne l'avez pas vérifié au cours de votre travail?

M. DELALANNE: On le fait en vérifiant l'argent en caisse et les déboursés. Si celui qui fait la vérification trouve quelque chose qui lui paraît exagéré, il me le signalera en toute probabilité, mais on ne m'a rien signalé du tout.

M. FISHER: D'après ce qu'on nous a dit hier soir, les comptes de frais préoccupent le Gouvernement. En votre qualité de vérificateur—et je suppose que vous allez continuer d'exercer cette fonction—serez-vous en mesure d'examiner ces comptes de plus près à l'avenir?

M. DELALANNE: Mais oui. Je suis certain qu'on me remettra tout compte que je demanderai à voir.

M. BROOME: J'invoque le règlement; selon moi M. Fisher n'aurait pas dû se servir du mot «Gouvernement».

M. PICKERSGILL: Voulez-vous dire que le ministre des Finances ne parlait pas au nom du Gouvernement?

M. FISHER: Je voudrais simplement que vous nous assuriez que cet aspect des procédés a été soigneusement vérifié.

M. DELALANNE: Après ce qu'on vient de dire, je m'en occuperai personnellement.

M. HORNER (*Acadia*): Est-ce que d'habitude vous ne vérifiez pas ces comptes de très près?

M. DELALANNE: Je ne suis pas le seul à faire la vérification. De nombreuses vérifications sont faites dans les services mêmes de la compagnie.

M. FISHER: J'aimerais savoir si vous avez vérifié ces paiements faits à des adminstrateurs-conseils et à diverses sociétés, et dont il est fait état dans votre rapport?

M. DELALANNE: J'ai constaté que des paiements ont été faits à certaines sociétés qu'on a consultées et dont le président a parlé dans son témoignage.

M. HORNER (*Acadia*): Dans quelles circonstances pouvez-vous les vérifier?

M. DELALANNE: J'ai fait des recherches au sujet des sociétés mentionnées, afin de déterminer les paiements aux fins des comptes.

M. HORNER (*Acadia*): Pour le camionnage?

M. DELALANNE: Je ne parle pas du camionnage. Il s'agit de la réorganisation générale, je crois bien.

M. HORNER (*Acadia*): Je songeais surtout aux experts conseils qui ont été chargés d'étudier l'exploitation des compagnies dont on envisageait l'acquisition.

M. DELALANNE: Cela figurerait sur les bordereaux ordinaires de salaires de chaque société visée.

M. MCPHILLIPS: Je remarque qu'à la page 5 de votre rapport, il est question de l'avoir propre des actionnaires. J'ai beaucoup entendu parler des biens fonciers des chemins de fer Nationaux mais ceux-ci ne figurent pas séparément au bilan. Avez-vous, vous ou votre personnel, vérifié les titres de propriété?

M. DELALANNE: Il me serait tout à fait impossible de le faire. Il y en a des milliers. Au cours de son témoignage, le président a dit qu'on examinait les titres de propriété mais il me serait tout à fait impossible de le vérifier un par un.

M. MCPHILLIPS: Vous acceptez simplement ce que la compagnie vous dit?

M. DELALANNE: Je sais qu'un des services du réseau s'occupe de ces questions en collaboration avec le service du contentieux.

M. MCPHILLIPS: Quand vous examinez le bilan de la Compagnie et constatez qu'il n'y a aucun poste de biens fonciers, comment savez-vous si elle possède des biens fonciers?

M. DELALANNE: Le bilan de quelle compagnie?

M. MCPHILLIPS: Des chemins de fer Nationaux.

M. DELALANNE: Ce poste est compris dans son état des biens fonciers. Il y a un poste pour les biens fonciers dans les comptes de propriétés.

M. MCPHILLIPS: Pouvez-vous m'indiquer où cela se trouve dans le bilan, parce que je ne le trouve pas?

M. DELALANNE: C'est dans la colonne des placements en biens fonciers.

M. MCPHILLIPS: Cela se trouve à quelle page?

M. DELALANNE: A la page 16. Sous l'en-tête «voies», le montant est d'environ $2,300,000,000. Cette somme comporte certainement une somme assez importante pour les biens fonciers et propriétés matérielles autres que les «voies».

M. McPHILLIPS: Mais cette subrique des «voies» vise les emprises.

M. deLALANNE: Oui, mais d'autres terrains y sont compris qu'on s'en serve ou non.

M. McPHILLIPS: D'autres propriétés matérielles?

M. deLALANNE: La propriété matérielle et le matériel ferroviaire font l'objet d'une rubrique séparée.

M. McPHILLIPS: Est-ce qu'il s'agit des biens fonciers?

M. deLALANNE: En partie, de terrains et d'édifices.

M. McPHILLIPS: Si je vous pose cette question, monsieur deLalanne, c'est parce qu'il m'est très difficile de comprendre pourquoi une compagnie qui détient tant de biens fonciers n'a pas un poste de cette nature dans son bilan annuel.

M. deLALANNE: Je ne pense pas que les compagnies de chemins de fer indiquent d'habitude leurs biens fonciers. Elles indiquent chaque année les voies et le matériel qu'elles ont achetés et ces données figurent à la page 20 du rapport de cette année.

M. McPHILLIPS: Prenons, par exemple, cette entreprise Ville-Marie sur le boulevard Dorchester; cette propriété appartient aux chemins de fer Nationaux, n'est-ce pas?

M. deLALANNE: Le terrain.

M. McPHILLIPS: Le terrain leur appartient... est-il compris dans ce total de 105 millions de dollars?

M. deLALANNE: Il faudrait sans doute que je consulte les hauts fonctionnaires assis derrière moi, mais je pense qu'il est compris dans la somme de 2 milliards de dollars.

Le contrôleur est de mon avis. Il pense que la rubrique des propriétés des chemins de fer comporte un poste relatif au terrain dont on se sert pour l'entreprise de la Place Ville-Marie. Il doit s'agir d'environ $2,319,000 car ce terrain faisait partie du quartier de la gare que nous appelons communément «le trou» à Montréal.

M. CREAGHAN: J'ai une question à poser au vérificateur. A la page 5 de votre rapport sous la rubrique «source des fonds», il y a ceci:

> Le produit de la vente d'actions privilégiées fut le plus bas depuis 1955.

Je me demande si vous pourriez m'expliquer ce que vous entendez par «vente d'actions privilégiées»?

M. deLALANNE: Elle est fondée sur le pourcentage des recettes.

M. CREAGHAN: A qui vend-on ces actions?

M. deLALANNE: Au ministre des Finances. Tous les mois, le ministre achète des actions privilégiées à raison de 3 p. 100 du revenu brut du mois.

M. CREAGHAN: Savez-vous combien le ministre des Finances a pu placer de cette façon? C'est la première fois que j'en entends parler.

M. deLALANNE: C'est indiqué tout d'abord à la page 17, à droite, sous l'en-tête «gouvernement du Canada»; il y en a pour 925 millions de dollars. Environ 700 millions de dollars ont été prévus au moment où la loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux a été adoptée, et le ministre des Finances a dû reprendre le reste depuis lors. Il s'agit *grosso modo* de 20 millions de dollars par année. Le montant reçu cette année est indiqué au bas de la page 21, à l'avant-dernière colonne.

Le PRÉSIDENT: Tout cela figure dans l'autre rapport dont nous avons déjà pris connaissance.

M. FISHER: Est-ce que la Commission Glassco s'est mise en relations avec vous relativement aux études qu'elle fait sur l'organisation des chemins de fer Nationaux? Savez-vous si la Commission va s'en occuper et si elle va faire certaines recherches?

M. DELALANNE: Je n'ai pas rencontré M. Glassco. J'ai bien fait la rencontre de sa femme dans la rue, mais c'est tout.

M. PICKERSGILL: Monsieur deLalanne, essayez-vous de savoir à combien se chiffre la force ouvrière globale des chemins de fer Nationaux et comment elle est répartie?

M. DELALANNE: J'examine ces chiffres de temps en temps.

M. PICKERSGILL: Les trouvez-vous plus faciles à concilier que d'autres chiffres sur la main-d'œuvre que vous avez eu l'occasion d'étudier?

M. DELALANNE: Je ne me suis jamais occupé d'une main-d'œuvre aussi importante.

M. PICKERSGILL: Jamais?

M. DELALANNE: Excusez-moi, monsieur, je fais erreur. Je me suis occupé d'une vaste main-d'œuvre lorsque nous avons travaillé en collaboration il y a quelques années. A cette époque, je me suis occupé d'un million d'hommes et vous de plusieurs millions dans deux autres armes.

M. PICKERSGILL: Et vous avez parfois eu de la difficulté à équilibrer vos comptes.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je ne pense pas qu'on doive tirer de mauvaise conclusion de ce qu'on vient de dire au sujet de la difficulté à équilibrer les comptes lorsque M. Pickersgill et M. deLalanne, à un moment quelconque de la guerre sans doute, tenaient les comptes des membres des services armés. On pourrait s'imaginer que M. deLalanne avait d'autres comptes à équilibrer.

M. PICKERSGILL: Je tiens à nier sans réserve toute atteinte à l'honneur de M. deLalanne qu'on aurait pu voir dans mes observations.

M. BROOME: En ce qui concerne la forme de l'état dans son ensemble, est-elle satisfaisante selon vous, ou pourrait-on l'améliorer en y donnant un plus ample décompte sans, toutefois, entrer dans trop de détails? Cet était est-il suffisant?

M. DELALANNE: Il me semble bien qu'on y donne assez de renseignements. Si on y donnait plus de détails, on ne saurait pas trop bien jusqu'où il faudrait aller. Il me semble que l'état permet de se faire une bonne idée.

M. BROOME: Je songe aux principales divisions du réseau et de l'exploitation et à la présentation des recettes, frais, bénéfices et pertes selon ses éléments les plus importants, tels les hôtels, les télécommunications et la suite, et aussi les lignes aux États-Unis.

M. DELALANNE: Les hôtels sont séparés des frais de télécommunications, qui sont incorporés à d'autres. Il est difficile de séparer des frais se rapportant strictement aux services extérieurs de télégraphe des services dont les chemins de fer se servent eux-mêmes.

M. BROOME: Et les services-voyageurs?

M. DELALANNE: Comme il y aura de nouvelles régions et que leur comptabilité fera partie de celle des zones, il se pourrait que les chemins de fer indiquent cette ventillation dans les années à venir.

M. BROOME: Vous pourrez peut-être indiquer les résultats par régions.

M. DELALANNE: Je ne suis pas en mesure de vous dire ce que les chemins de fer comptent faire. Cela a été très difficile dans le passé et je sais que, dans bien des cas, les deux compagnies ferroviaires ont trouvé fort difficile de ventiler les frais communs selon les régions et les zones.

M. BROOME: Mais vous êtes obligé de le faire en ce moment. Ce serait ridicule d'indiquer tout simplement le revenu global, l'ensemble des frais et le déficit global... cela donnerait un état en trois lignes. Vous êtes bien obligé de faire une distinction.

M. DELALANNE: La direction a besoin d'une certaine ventilation pour sa propre gouverne.

M. MCPHILLIPS: Les vérificateurs sont nommés en vertu d'une résolution du Sénat et de la Chambre des communes. Est-ce que votre personnel vérifie ces comptes durant l'année?

M. DELALANNE: Oui, nous en avons qui sont de service tout le temps; ils sont relativement peu nombreux. En fin d'année, d'autres se joignent à aux pour achever le travail.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est accepté sur une proposition de M. Broome appuyée par M. McFarlane.

M. CREAGHAN: Ce qui termine l'examen des comptes et des prévisions de dépenses.

Le PRÉSIDENT: C'est la première partie du travail que nous avons à accomplir aux termes de notre mandat.

Pour nous écarter un instant du sujet, j'ai ici une lettre de M. McGregor d'Air-Canada. Il me demande de transmettre ses excuses au Comité. M. Gordon est plus au courant que moi de la situation. Monsieur Gordon, voulez-vous communiquer la regrettable nouvelle au Comité? Pour ce qui est d'Air-Canada, nos délibérations vont être retardées.

M. GORDON: Monsieur le président, on m'a fait savoir que, sur les conseils de son médecin, M. McGregor est entré à l'hôpital afin d'y subir un examen minutieux pour découvrir la cause de malaises qui intriguent ses médecins. Il se sent faible et souffre beaucoup de maux de tête.

Je ne voudrais pas que cette nouvelle vous alarme mais elle indique bien que, sur les conseils de son médecin, il ne pourra quitter l'hôpital pour assister aux réunions de votre Comité. Les examens qu'il doit subir seront très complets et prendront du temps, de sorte qu'il lui sera impossible de se présenter ici. Toutefois, ses fonctionnaires supérieures, MM. H. W. Seagrim, vice-président à l'exploitation, W. G. Wood, vice-président aux ventes, et W. S. Harvey, contrôleur, viendront témoigner; ils s'occuperont du dernier rapport annuel et vous en expliqueront des détails au besoin.

J'ai l'intention d'être là aussi au début afin de les appuyer s'ils en ont besoin, mais je suis sûr qu'ils sont parfaitement au courant du fonctionnement d'Air-Canada et qu'ils pourront vous fournir tous les renseignements dont vous aurez besoin.

Nous avons pensé qu'il valait mieux vous faire part de cette nouvelle en public afin de dissiper les rumeurs selon lesquelles M. McGregor serait gravement malade. Je vous répète, il est en ce moment à l'hôpital afin d'y subir un examen minutieux en vue de découvrir la raison de ses maux de tête et de son état de faiblesse générale qui causent une certaine inquiétude à ses médecins.

Le PRÉSIDENT: Quand M. McGregor et M. Harvey nous ont apporté le rapport d'Air-Canada l'autre jour, j'ai pensé que vous aviez beaucoup de besogne en main et je n'ai pas voulu vous le remettre immédiatement. Je puis le faire maintenant, toutefois, et les membres qui sont absents aujourd'hui pourront l'obtenir plus tard.

Ce rapport renferme des graphiques tout comme celui des chemins de fer Nationaux de l'an passé. Vous avez décidé qu'il serait préférable qu'ils soient de plus petites dimensions, des mêmes dimensions que les graphiques que les chemins de fer Nationaux ont préparés cette année. C'est une série de graphiques.

M. CREAGHAN: Ne devrions-nous pas décider quand nous allons étudier le rapport annuel d'Air-Canada?

Le PRÉSIDENT: Mardi prochain.

J'ai ensuite à vous communiquer la réponse à la lettre que M. McGregor m'a adressée, par laquelle je lui transmets les amitiés et les vœux de sympathie du Comité et nos regrets qu'il ne soit pas parmi nous cette année.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Commencerons-nous par Air-Canada mardi?

Le PRÉSIDENT: Oui, mardi dans la salle des Comités des chemins de fer à 9 heures et demie du matin.

Voulez-vous que nous en finissions avec les questions que vous avez posées à M. Gordon, avant de passer au fonds de pension?

M. GORDON: M. Horner m'a posé une question au sujet du nombre d'heures de service par jour des diesels. Voulez-vous que je dépose la réponse maintenant? La voici:

NOMBRE D'HEURES DE SERVICE PAR JOUR DES DIESELS
(non compris le temps consacré aux réparations et à l'entretien)

MOYENNE DU RÉSEAU

AVRIL 1961

Manœuvres (cour) —15 heures 15 minutes par jour
Trains de marchandises—14 heures 25 minutes par jour
Trains de voyageurs —16 heures 25 minutes par jour

FÉVRIER 1960

Manœuvres (cour) —14 heures 40 minutes par jour
Trains de marchandises—16 heures 25 minutes par jour
Trains de voyageurs —16 heures 45 minutes par jour

Le PRÉSIDENT: M. Broome a aussi posé des questions dont les réponses vont être déposées.

M. GORDON: Vient ensuite les questions de M. Horner au sujet des frais subis en cours de service pour la compagnie. Voici les totaux.

CHEMINS DE FER NATIONAUX
FRAIS SUBIS EN COURS DE SERVICE POUR LA COMPAGNIE—RÉSEAU

	Année 1960	Année 1959
Totalité des frais subis en cours de service pour la compagnie	$ 5,565,649	$ 5,541,115
Recettes globales d'exploitation du chemin de fer	$693,141,106	$740,165,041
Frais subis en cours de service pour la compagnie par rapport à chaque dollar de recettes	8/10 de 1c.	7/10 de 1c.
Moyenne des montants déclarés pour les frais subis en cours de service pour la compagnie	$ 67.78	$ 67.14

Les agents et employés sont remboursés de tous frais subis pour le compte de la compagnie au cours de leur service.

M. Chevrier a posé une question de nature assez technique se rapportant à l'échange de terrains dans la ville de Montréal. J'ai ici tous les détails à ce sujet. C'est un document plus ou moins juridique.

A l'occasion du huitième échange effectué avec la cité de Montréal par-devant M. L.-A. Marchessault, notaire, le 17 juin 1960, la ville a transféré à la compagnie de chemins de fer un terrain d'une valeur globale expertisée de $494,246, et la compagnie de chemins de fer lui a cédé en échange un terrain d'une valeur globale expertisée de $252,450. Ceci laisse un résidu de $241,796 en faveur de la cité de Montréal en paiement duquel le Réseau s'est engagé à transférer à la ville, à tout moment où celle-ci lui en ferait la demande, mais antérieurement au 1er janvier 1962, d'autres lots de terrain appartenant au Réseau d'une superficie telle que leur valeur fondée sur l'expertise effectuée aux fins du prélèvement des taxes municipales en vigueur en 1959, sera égale au montant du résidu.

L'acte prévoit que la ville pourra reprendre l'étendue de terrain dont elle a besoin pour combler l'écart sur certains lots adjacents aux limites nord de la cour de chemin de fer Turcot situés entre l'avenue Brock, dans la banlieue de Montréal-Ouest, et le boulevard Décarie en la cité de Montréal. L'acte prévoit aussi que, si la ville prend le terrain à cet endroit en vue d'y aménager une route à circulation directe, elle devra y aménager une issue pour desservir le terrain qu'il nous reste dans la cour.

Le terrain que la cité pourrait choisir, tel que décrit dans l'acte, n'est pas requis aux fins des chemins de fer.

La cité n'a pas encore fait connaître son choix quant au règlement du résidu en question.

M. GORDON: M. Horner a posé une question au sujet de la ventilation des cours de triage, des 116 cours pourvues d'installations d'aiguillage. Voici les détails. On dirait une distribution de prix de catéchisme:

Sur les lignes du réseau des chemins de fer Nationaux, il y a 116 cours munies d'installations d'aiguillage; leur répartition selon les territoires d'exploitation est la suivante:

Région de l'Atlantique, non compris Terre-Neuve	21
Zone de Terre-Neuve	5
Région du Saint-Laurent	22
Région des Grands lacs	32
Région des Prairies	21
Région des Rocheuses	15
Total	116

Lignes aux États-Unis:

Grand Trunk Western	14
Central Vermont	3
Duluth Winnipeg & Pacific	2
Total	19

Total du réseau—135.

Sont comprises dans ce tableau toutes les cours pourvues d'installations d'aiguillage.

Nous avons aussi le résumé des frais d'amortissement des cinq dernières années que M. Horner demandait.

M. HORNER (*Acadia*): J'aurais voulu des renseignements pour les années antérieures à 1956.

M. GORDON: Nous les avons ici à partir de 1955.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai trouvé ce renseignement dans le rapport du vérificateur.

M. VAUGHAN: Si ce n'est pas suffisant, vous n'aurez qu'à me le dire.

M. GORDON: Ces renseignements sont tirés des rapports annuels. Je pourrais très facilement vous les fournir.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien.

M. GORDON: Voici les détails:

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RÉSUMÉ DES FRAIS D'AMORTISSEMENT

Année	Total des immobilisations en biens fonciers	Amortissement enregistré
	$	$
1955	2,757,290,868	63,932,427(1)
1956	3,093,411,876	63,851,072
1957	3,301,645,288	71,160,230(2)
1958	3,548,330,290	79,837,736(3)
1959	3,709,079,052	86,310,651
1960	2,767,316,630	88,711,639

(1) Reformulé afin de refléter les principes d'amortissement édictés par la Commission des transports à partir du 1er janvier 1956.

(2) Frais d'amortissement figurant au rapport annuel	$ 78,660,230
Moins amortissement supplémentaire—locomotives à vapeur	7,500,000
	$ 71,160,230
(3) Frais d'amortissement figurant au rapport annuel	$ 72,337,736
Rectification de l'amortissement supplémentaire des locomotives à vapeur	7,500,000
	$ 79,837,736

M. GORDON: Voici maintenant une réponse qui n'a pas été consignée par écrit. L'autre jour M. Fisher, lorsqu'il était question de la compagnie B & M, a posé une question au sujet de nos agents d'achat. Or, nous ne pouvons identifier cette compagnie.

M. Chevrier a aussi posé une question au sujet de l'analyse des locations de wagons, c'est-à-dire, des wagons employés entre les États-Unis et le Canada. Le tableau suivant lui fournira les renseignements voulus.

ANALYSE DES LOCATIONS DE WAGONS—NOMBRE DE WAGONS

	Moyenne de wagons par jour	
	1960	1959
WAGONS DE TRAINS-MARCHANDISES		
Wagons étrangers circulant sur le réseau des chemins de fer Nationaux	14,554	17,748
Wagons du réseau des chemins de fer Nationaux circulant sur les réseaux étrangers	19,259	20,633
	(4,705)	(2,885)
Wagons de lignes privées (wagons-citernes, etc.) circulant sur le réseau des chemins de fer Nationaux	8,816	9,651
Moyenne quotidienne des wagons loués par les chemins de fer Nationaux	4,111	6,766

ANALYSE DES LOCATIONS DE WAGONS—NOMBRE DE WAGON (*Fin*)

	Calcul réel d'une journée	
	1er janvier 1961	1er janvier 1960
WAGONS COUVERTS		
Wagons des États-Unis circulant sur les voies du réseau (non compris les wagons des compagnies C.V., D.W.P. et G.T.W. circulant sur nos voies)	5,021	5,755
Wagons couverts des chemins de fer Nationaux circulant sur les réseaux des États-Unis (y compris les wagons sur les réseaux des compagnies C.V., G.T.W., D.W.P. et G.T.N.E.)	9,613	9,928
Wagons couverts des États-Unis circulant sur les lignes des chemins de fer Nationaux (y compris les wagons des Etats-Unis et des compagnies D.W.P., G.T.W. circulant sur le réseau du N.C. mais non sur les réseaux G.T.N.E., D.W.P., C.V. ou G.T.W.)	2,182	2,522
Wagons couverts du Réseau circulant sur les réseaux des États-Unis (non compris les wagons des compagnies C.V., D.W.P. ou G.T.W. circulant sur leurs propres réseaux	11,091	12,457

J'ai ici la réponse à une question posée par Mlle LaMarsh. Est-elle présente?

Le PRÉSIDENT: Elle est partie.

M. GORDON: Dans ce cas, je pourrais peut-être la déposer. Il s'agit des retranchements du personnel de cour effectués à Fort-Erié et à Niagara-Falls relativement à la compagnie de chemins de fer Wabash. Selon cette réponse, cette compagnie a mis fin à certaines dispositions qu'elle avait prises avec nous. Voici les détails:

> La réduction du personnel de cour de Fort-Erié et de Niagara-Falls a eu lieu parce que *a*) la compagnie des chemins de fer Wabash a modifié ses méthodes d'exploitation et *b*) parce que le trafic a diminué progressivement au cours de l'année écoulée.
>
> Antérieurement au mois d'août 1960, les chemins de fer Nationaux, en vertu d'un accord, se chargeaient de l'aiguillage nécessaire au triage des trains de la Wabash à Fort-Erié et à Niagara-Falls. Cette compagnie a toutefois modifié ses méthodes d'exploitation au mois d'août de l'an passé et a mis fin à cet arrangement. La compagnie Wabash fait tout l'aiguillage de l'autre côté de la frontière, aux États-Unis, et achemine ses trains sur les lignes principales à travers les cours des chemins de fer Nationaux, tant à Fort-Erié qu'à Niagara-Falls, sans se servir du tout de leurs installations de cour, exception faite de deux voies dans chaque cour dont elle fait usage pour l'acheminement des trains. Les employés des chemins de fer Nationaux attachent et détachent simplement les locomotives et les wagons de queue de la Wabash et font l'essai réglementaire des freins.

Je crois que M. Browne a posé certaines questions au sujet des taux convenus des services rail-route. Nous avons extrait le tableau suivant:

a) Le taux convenu nº 1187 a été réglé le 27 mars 1961 entre la *Liquid Carbonic Canadian Corp.*, les chemins de fer Nationaux et la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien pour 95 p. 100 du trafic de cette société entre Montréal et Toronto; il s'agit du gaz comprimé ou liquide transporté dans des remorques appartenant à l'expéditeur, savoir, la *Liquid Carbonic Canadian Corp.* En d'autres termes, c'est le service prévu au Plan III.

b) J'ai constaté aussi que le taux convenu nº 1134, mis en vigueur le 31 janvier 1961, a été établi entre *Canada Packers* et les chemins de fer Nationaux pour le transport de produits en conserves entre

Burford et Winnipeg. Ce taux convenu a été établi pour un service rail-route parce que l'usine de Burford est éloignée de la ligne de chemin de fer. C'est le service prévu au Plan II.

c) Le taux convenu nº 1128, mis en vigueur le 18 janvier 1961, a été établi entre *Hart Battery*, les chemins de fer Nationaux et la compagnie de chemins de fer du Pacifique-Canadien pour le transport d'expéditions faites entre St-Jean, Québec et Toronto. Il s'agit de transport entre usines, service prévu au Plan II.

Ces trois taux convenus sont les seuls qui se rapportent au transport rail-route.

M. GORDON: Ensuite, M. Horner a demandé la ventilation des locomotives diesel selon leur puissance en chevaux. Voici:

LOCOMOTIVES DIESEL SELON LA PUISSANCE EN CHEVAUX

Manœuvre de 250 à 1,000 c.v.	480
Manœuvre de ligne de 380 à 1,000 c.v.	72
Manœuvre de ligne de 1,200 c.v.	444
Manœuvre de ligne de 1,400 c.v.	4
Locomotives de trains à marchandises de ligne, de manœuvres de ligne et trains de voyageurs de ligne, de 1,500 à 1,800 c.v.	1,133
Manœuvres de ligne de trains de voyageurs de 2,400 c.v.	1
Total	2,134

M. GORDON: M. Kennedy a posé une question au sujet de la région de l'Atlantique. Voici la réponse:

Avant la réorganisation le service de la région de l'Atlantique comptait 177 préposés à la surveillance et à la gestion de classe supérieure à celle de dispatcher de train; à l'heure actuelle, il y en a 180.

M. GORDON: Mlle LaMarsh a posé une question au sujet de la compagnie de chemin de fer de Lehigh Valley. Voici la réponse:

La compagnie de chemin de fer de Lehigh Valley a pressenti nos fonctionnaires supérieurs de Toronto au sujet de certains changements qu'elle se propose d'apporter à la manutention de son trafic-marchandises traversant la frontière de Niagara et qui toucheraient les chemins de fer Nationaux. Il s'agit d'une proposition préliminaire encore à l'étude.

M. GORDON: J'espérais pouvoir vous parler personnellement de cet exposé sur nos lignes aux États-Unis, monsieur Broome, mais je n'en ai pas eu l'occasion et par conséquent je vais tout simplement le déposer. Je me suis donné la peine de nuancer soigneusement cet exposé. J'ai ajouté en note que les chiffres donnés sous ces en-têtes sont fondés sur une appréciation économique et, bien entendu, ne paraissent nulle part dans la comptabilité de notre compagnie; ils n'ont en outre aucune signification pour ce qui est des rapports qu'exige la loi des États-Unis. Je serais heureux de vous en dire deux mots un peu plus tard. J'ai donné cette explication à dessein.

Voici le tableau:

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

LIGNES AUX ÉTATS-UNIS

ÉTAT DU REVENU DE 1959 ET 1960

Montrant les avantages de propriétaire pour les chemins de fer Nationaux

	1959				1960			
	G.T.W.	C.V.	D.W. & P.	Total	G.T.W.	C.V.	D.W. & P.	Total
	$	$	$	$	$	$	$	$
REVENU DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE								
Marchandises	48,685,000	9,077,000	5,804,000	63,566,000	44,724,000	8,232,000	5,475,000	58,431,000
Voyageurs	2,625,000	586,000	10,000	3,221,000	2,530,000	603,000	9,000	3,142,000
Courrier	1,518,000	417,000	53,000	1,988,000	1,173,000	358,000	21,000	1,552,000
Tous autres services	3,613,000	500,000	16,000	4,129,000	3,583,000	474,000	18,000	4,075,000
	56,441,000	10,580,000	5,883,000	72,904,000	52,010,000	9,667,000	5,523,000	67,200,000
FRAIS DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE	51,802,508	8,796,711	4,420,433	65,019,652	48,123,517	8,555,674	4,327,154	61,006,345
Revenu net de l'exploitation ferroviaire	4,638,492	1,783,289	1,462,567	7,884,348	3,886,483	1,111,326	1,195,846	6,193,655
Impôts et loyers	10,663,141	2,094,375	1,437,901	14,195,417	9,983,312	1,994,387	1,483,672	13,461,371
Perte nette d'exploitation ferroviaire	(6,024,649)	(311,086)	24,666	(6,311,069)	(6,096,829)	(883,061)	(287,826)	(7,267,716)
Autre revenu	455,773	76,371	(570)	531,574	394,582	16,570	(19)	411,133
	(5,568,876)	(234,715)	24,096	(5,779,495)	(5,702,249)	(866,491)	(287,845)	(6,856,583)
*Redressement afin de remplacer les recettes provenant de la location de matériel entre les compagnies par des frais d'amortissement appropriés. (Les registres des États-Unis et du Canada sont ainsi placés sur les mêmes bases)				2,377,776				2,418,192
Revenu (ou perte) net avant déduction des frais fixes				(3,401,719)				(4,438,391)
*Revenu net approximatif du trafic susceptible de subir des pertes (revenu brut moins frais variables)				10,597,000				10,183,000
*Avantages dont bénéficient les chemins de fer Nationaux en gardant leurs lignes aux États-Unis				7,195,281				5,744,609

*Les chiffres donnés sous ces en-têtes sont fondés sur une appréciation d'économiste et, bien entendu, ne figurent nulle part dans la comptabilité de notre société; ils n'ont en outre aucune signification pour ce qui est des rapports qu'exige la loi des États-Unis. Ces chiffres indiquent, au mieux de notre connaissance, les bénéfices nets que les chemins de fer Nationaux réalisent sur le trafic dont ils se chargent. Les marchandises sont évidemment transportées dans les deux sens, soit du Canada aux États-Unis et vice versa. Nous avons aussi évalué les possibilités de pertes au mieux de notre connaissance, en nous fondant sur une appréciation de la réaction des expéditeurs et des chemins de fer assurant la correspondance qui, par suite d'un changement d'orientation, devront choisir entre divers moyens d'acheminement. Il s'agit peut-être là surtout d'un facteur psychologique.

Nous avons présenté les résultats d'ensemble de toutes nos lignes aux États-Unis, notamment, le *Grand Trunk Western*, le *Central Vermont* et le *Duluth, Winnipeg and Pacific* car nos tableaux ne montrent pas de façon détaillée l'influence qu'exerce l'identité des intérêts sur les trois services.

En ce qui concerne la valeur du matériel récupérable, ceci appellerait une évaluation matérielle coûteuse et fort longue qui, en outre, ne serait d'aucune utilité pour ce qui est d'établir le prix de vente de ce matériel si on voulait le liquider à un moment quelconque. Les chiffres comptables, moins la dépréciation, sont les suivants:

Immobilisations en biens fonciers	$186,067,084
Moins amortissement	29,228,040
	$156,839,044

M. VAUGHAN: Nous avons apporté les mémoires soumis au comité sénatorial de la main-d'œuvre à l'intention des membres de votre Comité; le secrétaire pourra en faire la distribution. Nous avons un exemplaire du mémoire général que nous avons présenté à la Commission royale et nous allons vous le remettre aussi.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est tout ce qu'il y aura à ajouter au compte rendu.

M. GORDON: Il y a autre chose que j'aimerais tirer au clair, et j'espère bien que cela ne nous relancera pas dans une nouvelle discussion. Dans la discussion que M. Browne a provoquée en invoquant le règlement au sujet de certaines choses que j'ai dites au cours de mon exposé, il s'est opposé à certains adjectifs, «malveillant», «irresponsable» et autres, que j'ai employés, et j'ai dit que je ne pouvais pas les retrouver dans mon mémoire. Je regardais mon mémoire à ce moment-là. Par la suite, en y réfléchissant, je me suis rendu compte que je m'étais servi de ces adjectifs en parlant d'abondance. Or, je tiens à souligner que ces adjectifs me sont venus à l'esprit en lisant les articles de fond qui ont paru dans les divers journaux du pays; même si j'enfreins le règlement, je tiens à dire que je maintiens ce que j'ai dit au départ. Je le déclare maintenant afin d'éclaircir tout malentendu qu'il pourrait y avoir du fait que j'ai nié avoir employé ces adjectifs l'autre jour.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, si vous voulez bien, nous allons nous occuper pendant quelques instants des indemnités d'arrêt de travail et des pensions. Je crois que M. Fisher a quelque chose à dire au sujet des indemnités d'arrêt de travail.

M. MCFARLANE: Monsieur le président, si nous abordons d'autres questions que nous avons mission d'étudier avant d'entendre les témoins d'Air-Canada, cela m'inquiète car nous n'atteindrons jamais notre objectif. Cette question a beaucoup d'importance. Il y a des associations de toutes les régions du pays, celle des employés des compagnies de chemin de fer *Grand Trunk* et *Canadian Northern* entre autres, que nous devrions entendre. Les indemnités d'arrêt de travail ne m'intéressent pas particulièrement car elles font l'objet de négociations, je crois bien. Mais nous ne pouvons régler cette question en quelques minutes.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Puis-je ajouter quelque chose à l'appui, de ce que M. McFarlane a dit?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il me semble que cela peut vous mener assez loin; il se pourrait que votre enquête soit assez approfondie et il serait peut-être utile à ceux qui voudront témoigner par la suite, qu'elle soit consignée au compte rendu, ou plutôt, que les chemins de fer nous expliquent d'abord la position qu'ils ont prise relativement à cette question, je songe aux pensions pour temps perdu et autre chose de cette nature, car ainsi les témoins qui viendront par la suite pourront mieux préparer leurs réponses ou la position qu'ils vont prendre plus tard devant votre Comité.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a peut-être un mot à dire à ce sujet.

M. FORBES: J'allais faire un court exposé sur ce sujet au nom du groupe d'employés des chemins de fer qui ont perdu une partie de leur pension ou qui ont reçu leur pension pendant les années trente, car un de leurs représentants de la ville de Winnipeg assiste à la présente réunion. Il est ici depuis deux ou trois jours et, après vous avoir fait mon exposé, je comptais vous proposer de l'inviter à témoigner. Je ne propose pas qu'il le fasse ce soir, mais j'aimerais qu'il témoigne demain matin. Il est maintenant 5 heures passé et nous devons assister à un dîner. Par conséquent, je propose que nous ajournions maintenant et que nous étudiions la question à fond demain matin.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le ministre a quelque chose à dire.

M. BALCER: Je tiens à vous dire tout simplement, qu'après avoir étudié la question avec moi avant la réunion du Comité, M. Gordon m'a dit qu'il préparerait un mémoire détaillé sur la situation sous ces deux rapports, sur ce que la compagnie a fait dans le passé, sur la situation à l'heure actuelle et le reste. M. Gordon a un exposé à nous faire et je pense qu'ensuite les membres du Comité voudront sans doute l'interroger à ce sujet.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pourrait-on avoir des copies de cet exposé vu le délai qui se produit avant la transcription? On pourrait peut-être nous en fournir des copies aussi rapidement que possible.

M. BALCER: Si vous voulez bien me permettre de terminer, il n'est pas certain, voyez-vous, que cet exposé traite des deux points que le Comité est chargé d'étudier. Le domaine des pensions est, bien sûr, un domaine très vaste. Je me trompe peut-être, mais je ne pense pas qu'il entre dans les attributions du Comité d'étudier toute la question des pensions. Nous n'en finirions jamais. Selon moi, les questions à poser devraient se rapporter à l'exposé du président.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je suis de votre avis.

Le PRÉSIDENT: Le Comité devra en décider et il devra aussi prendre une décision relativement à la question des indemnités d'arrêt de travail qui font l'objet de négociations collectives et d'ententes. C'est une question très compliquée. Je vois très bien que si nous nous mettions à l'étudier à fond, il faudrait vous réunir jusqu'à la prochaine session du Parlement. Je pense que, si vous êtes d'accord, M. Gordon vous remettra un exposé sans en donner lecture ici, afin que vous puissiez l'étudier ce soir, ou avant notre prochaine réunion—je ne sais pas encore à quel moment celle-ci aura lieu.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si vous voulez nous pourrions considérer que l'exposé nous a été lu et l'ajouter au compte rendu de la présente séance.

M. FORBES: Et nous pourrions nous réunir ici demain matin à 9 heures et demie.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous qu'on vous distribue l'exposé maintenant, pour que vous le lisiez, et nous l'ajouterons au compte rendu de la séance de demain?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. GORDON: Je devrais peut-être vous expliquer que cet exposé ne prête nullement à controverse. Il s'agit tout simplement d'un exposé sur les droits de pension des employés des chemins de fer Nationaux en activité et à la retraite. Il renferme toutes les données réelles sur les anomalies qui ont pu se produire à cause d'une interruption d'emploi. Il renferme aussi une explication précise des indemnités d'arrêt de travail. J'ai pensé qu'en vous remettant cet exposé vous seriez en mesure de décider comment procéder demain matin. Tout ce qui m'ennuie c'est que si je ne le lis pas à haute voix, je ne serai pas sûr que tout le monde en a pris connaissance.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nous allons le lire.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrons l'étudier demain matin.

APPENDICE

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SERVICE DU CONTENTIEUX

MONTRÉAL 1, 12 mai 1961.

Monsieur Donald Gordon,
Président,
Montréal (P.Q.).

Au cours de nos récentes discussions au sujet de l'autorité qu'exercent les chemins de fer Nationaux en matière d'immobilisations, vous m'avez demandé de vous communiquer mon avis sur les aspects juridiques de la question.

Ce problème présente deux principaux aspects dont le premier est celui des pouvoirs civils que la compagnie peut exercer afin de mettre à exécution des projets appelant des mises de fonds, l'acquisition de matériel, etc., et le second, celui des prévisions de dépenses et l'obtention de l'argent dont nous avons besoin pour payer ces entreprises et acquisitions.

Pour ce qui est du premier aspect du problème, la compagnie dispose dans l'ensemble des pouvoirs dont elle a besoin pour s'acquitter de ses fonctions sous ce rapport. Sous le régime de la loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, elle peut exproprier des terrains (article 17), aménager de nouvelles lignes (moyennant certaines restrictions—article 22), conclure divers accords avec d'autres compagnies (article 23), remplir les fonctions d'une compagnie de messageries (article 25), acheter et louer des véhicules à moteurs (article 26), construire ou acquérir des navires (article 28), acquérir des installations portuaires, des entrepôts, hôtels et autres bâtiments pouvant convenir à ses fins (article 29), et le reste. Sous le régime de la loi sur les chemins de fer s'appliquant à la compagnie en vertu de l'article 16 de la loi sur les chemins de fer Nationaux, elle est autorisée à ériger des structures, à acquérir du matériel roulant, à modifier et à réparer ses ateliers et, en général, à accomplir tout acte nécessaire à la construction et à l'entretien du réseau (loi sur les chemins de fer, article 164); elle a aussi tous les pouvoirs qui lui sont accessoires en tant que compagnie et nécessaires pour donner suite aux buts visés par les lois sur les chemins de fer et sur les chemins de fer Nationaux du Canada (loi sur les chemins de fer, article 73).

En ce qui concerne le deuxième aspect du problème, notamment celui des prévisions de dépenses et de l'obtention de fonds pour payer les entreprises appelant des immobilisations, nous devons en premier lieu jeter un coup d'œil sur les diverses dispositions de la loi sur les chemins de fer Nationaux. En vertu de l'article 6 de cette loi, c'est au conseil d'administration qu'il appartient de diriger et d'administrer la compagnie et ses entreprises. Selon l'article 37, le budget annuel des chemins de fer Nationaux est placé sous le contrôle du conseil d'administration qui doit le soumettre au ministre des Transports; celui-ci doit soumettre chaque année au Parlement le budget des chemins de fer Nationaux approuvé par le gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Transports et du ministre des Finances.

Depuis le commencement de l'année, nous nous conformons entièrement à ces exigences. Les administrateurs se sont acquittés de leur tâche et ont exercé leur autorité en soumettant le budget de 1961 au ministre des Transports. Celui-ci, en collaboration avec le ministre des Finances, a proposé l'adoption du budget au Cabinet. Le gouvernement s'est engagé par décret du conseil.

Le Parlement est saisi de notre budget et, strictement parlant, c'est tout ce que la loi exige. Le Comité spécial de la Chambre étudiera en temps voulu notre budget de même que notre rapport annuel et celui des vérificateurs. Le dit Comité en fera rapport et des mesures législatives seront prises sous forme d'un projet de loi de finance et de garantie. J'estime qu'entre-temps, les pouvoirs accordés à la compagnie lui permettent de mettre à exécution les projets prévus au budget étant donné que 1° la loi n'exige pas que le budget soit approuvé par le Parlement mais simplement par le gouverneur en conseil et qu'il soit déposé au Parlement; 2° la direction ne pourrait ni accomplir son travail ni remplir ses fonctions comme il convient s'il fallait attendre que la Loi de finance et de garantie soit adoptée avant d'immobiliser certaines sommes dans des projets qu'on a déjà approuvés; et que, 3° les dispositions prises par le Parlement en promulguant la Loi de finance et de garantie, dans la mesure où celle-ci prévoit l'autorisation de placements (qu'il ne faut pas confondre avec l'autorisation différente de financer au moyen d'emprunts) tiennent plus d'une ratification que d'une approbation.

Tout en vous exprimant cet avis, je me rends parfaitement compte de l'importance générale des lois annuelles de finance et de garantie et de ce que nous avons absolument besoin de lois semblables afin de pouvoir obtenir des prêts pour nos mises de fond. Je tiens à souligner aussi que, si on considère cette loi seule, sans bien saisir la signification des diverses dispositions statutaires que je vous ai indiquées ci-dessus, on peut fort bien en déduire que l'autorisation selon laquelle nous pouvons immobiliser des capitaux pendant le premier semestre de l'année est restreinte par certaines limites imposées par la Loi de finance et de garantie de l'année précédente. Comme vous le savez, en vertu de l'alinéa *b*) du paragraphe 1 de l'article 3 de la loi de finance et de garantie de 1960, nous sommes autorisés à immobiliser des capitaux pendant les six premiers mois de 1961 afin de nous acquitter de certains engagements que nous avons pris antérieurement, ou de ce que je pourrais appeler des *contrats inachevés* et, selon l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 3, de signer de nouveaux contrats pendant les six premiers mois de 1961 pour ce qui est de l'acquisition de matériel, et des additions et conversions générales dont le règlement se ferait après la fin de 1960. On ne saurait concevoir, et cela ne correspondrait pas au cadre juridique dans lequel les chemins de fer Nationaux du Canada travaillent, que le Parlement en employant ces termes ait eu l'intention de nous autoriser uniquement à immobiliser des fonds pour les travaux faisant l'objet de contrats pendant cette période, et de nous empêcher ainsi d'exécuter des travaux avec notre propre main-d'œuvre.

J'en conclus que nous avons tout lieu de penser que l'approbation de notre budget de 1961 par le gouverneur en conseil nous autorise à faire les immobilisations de capital qui y sont prévues.

Avocat général,
(Signature) A. D. McDONALD.

CANADA
JAN 23 1962
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

Que l'État possède et contrôle

Président : L'HONORABLE W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 6

SÉANCE DU JEUDI 22 JUIN 1961

Droits à la pension des employés actuels ou retraités des chemins de fer Nationaux du Canada et conditions d'hygiène au travail des employés des chemins de fer Nationaux du Canada.

TÉMOINS :

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports.

Des chemins de fer Nationaux du Canada : M. Donald Gordon, président du Conseil d'administration et président général; M. R. T. Vaughan, adjoint au président; et M. R. H. Tarr, vice-président et secrétaire.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTROLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

(Propriété et gestion de l'État)

Président : L'honorable W. Earl Rowe

Vice-président : M. Heber Smith

et MM.

Brassard *(Lapointe)*
Broome
Browne *(Vancouver-Kingsway)*
Campeau
Carter
Creaghan
Fisher
Forbes
Granger
Grills
Horner *(Acadia)*
Howe
Kennedy
LaMarsh *(Mlle)*
Martini
McFarlane
McPhillips
McWilliam
Mitchell
Monteith *(Verdun)*
Pascoe
Pickersgill
Robinson
Smallwood

Secrétaire du Comité,
R. L. Boivin.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

LUNDI 15 mai 1961.

Il est résolu — Que la Chambre décide qu'un comité de session des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et contrôle soit 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, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; d'étudier les droits à la pension des employés actuels ou retraités des chemins de fer Nationaux du Canada en ce qui a trait aux anomalies qui ont pu résulter de la solution de continuité de service; et d'étudier, en outre, les mesures à prendre à l'égard des indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour des employés des chemins de fer Nationaux du Canada; que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers et à faire rapport de temps à autre et que, nonobstant les dispositions de l'article 67 du Règlement, ledit comité se compose de vingt-six membres.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 22 juin 1961.
(13)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 9 h. 40 du matin. Le vice-président, M. H. Smith *(Simcoe-Nord)*, préside.

Présents : Mlle LaMarsh et MM. Broome, Browne *(Vancouver-Kingsway)*, Carter, Creaghan, Fisher, Forbes, Grills, Howe, Horner *(Acadia)*, Kennedy, McFarlane, McPhillips, Martini, Pascoe, Pickersgill — 17.

Aussi présents : L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. Des *Chemins de fer Nationaux du Canada* : M. Donald Gordon, président du conseil d'administration et président de la société; M. R. T. Vaughan, adjoint au président; M. R. H. Tarr, vice-président et secrétaire.

Le vice-président indique que le Comité étudiera la question des droits à la pension et des conditions d'hygiène au travail et, par suite, éliminera l'examen des cas personnels.

M. D. Gordon, à la demande du vice-président, lit au Comité un Mémoire sur les droits à la pension et les indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour et répond aux questions qui lui sont posées.

M. Forbes lit ensuite des extraits de rapports provenant de deux groupes d'employés et les commente.

M. Gordon répond à des questions complémentaires sur les droits à la pension.

A 11 heures du matin le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau l'après-midi à 2 heures et demie.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(14)

Le Comité se réunit de nouveau à 2 h. 35 de l'après-midi, sous la présidence de M. H. Smith *(Simcoe-Nord)*, vice-président.

Présents : Mlle LaMarsh et MM. Broome, Browne *(Vancouver-Kingsway)*, Carter, Creaghan, Fisher, Forbes, Granger, Grills, Howe, Horner *(Acadia)*, Kennedy, McFarlane, McPhillips, Martini, Mitchell, Pascoe — 18.

Aussi présents : L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. Des *Chemins de fer Nationaux du Canada* : M. Donald Gordon, président du conseil d'administration et président de la société; M. R. T. Vaughan, adjoint au président; M. R. H. Tarr, vice-président et secrétaire.

Le Comité reprend l'interrogatoire des témoins sur le mémoire relatif aux pensions servies par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité convient de faire réimprimer un télégramme adressé par M. Francis W. Winspear au président (cf. Appendice A), un mémoire envoyé au président le 16 juin par M. W. A. McLennan, député, (cf. Appendice B) et une lettre envoyée le 15 mai 1961 au très hon. John G. Diefenbaker par l'Association des employés retraités (cf. Appendice C) en vue d'annexer ces documents au *Procès-verbaux et Témoignages* de ce jour.

Sur la proposition de M. Creaghan, le Comité s'ajourne à 3 h. 55 de l'après-midi jusqu'à nouvelle convocation du président.

SECONDE SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(15)

Le Comité se réunit de nouveau à 4 heures de l'après-midi et délibère à huis clos, sous la présidence de M. H. Smith *(Simcoe-Nord)*, vice-président.

Présents : MM. Browne *(Vancouver-Kingsway)*, Carter, Creaghan, Fisher, Forbes, Grills, Howe, Horner *(Acadia)*, Kennedy, McFarlane, McPhillips, Martini, Mitchel, Pascoe — 15.

Le Comité convient de ne pas appeler d'autres témoins sur la question des droits à la pension et des indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour.

A 4 h. 20 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mardi 27 juin 1961 à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
R. L. Boivin.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 22 juin 1961.

Le VICE-PRÉSIDENT *(M. Smith, Simcoe-Nord)*: Le quorum est maintenant constitué. Avant de commencer, permettez-moi d'indiquer que j'assume aujourd'hui la présidence par suite de l'absence de M. Rowe, qui a été obligé de partir précipitamment hier soir après l'ajournement du Comité.

Nous devons examiner aujourd'hui la question intitulée dans notre mandat :

a) Droits à la pension des employés en activité ou retraités des chemins de fer Nationaux du Canada dans le cadre des anomalies qui ont pu résulter d'interruptions dans l'exercice de leurs fonctions et,

b) Accords relatifs aux indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour des employés des chemins de fer Nationaux du Canada.

Au moment de l'ajournement, hier soir, M. Gordon avait présenté un mémoire établissant la situation de la compagnie. Nous avions tous formellement promis de le lire mais je suis à peu près certain que nous n'en avons rien fait. Il serait donc bon que M. Gordon nous le lise lui-même ce matin afin de mettre en valeur les principaux points.

M. MCFARLANE: Avant que M. Gordon commence, j'aimerais proposer que nous ne discutions pas des cas individuels. J'estime que nous devrions aborder la question sous son angle général et non dans ses cas particuliers, sinon cette réunion s'éternisera. Le présent exposé contient certaines parties qui peuvent faire l'objet d'une discussion et d'autres qui doivent être éliminées ou n'être traitées que sur un plan général.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'idée a du bon.

M. DONALD GORDON *(président des chemins de fer Nationaux du Canada)* : Ce mémoire traite des pensions. Le nombre moyen des employés des chemins de fer Nationaux du Canada s'est établi, en 1960, à 96,227. Au 31 décembre 1960, 79,826 personnes cotisaient en vue de la retraite. Le reste ne bénéficiait pas des avantages offerts par le système de participation au plan de pension mais la compagnie offre, à ses seuls frais, une retraite de base aux employés qui remplissent certaines conditions.

Au 31 décembre 1960, 23,036 personnes recevaient une pension de retraite; une pension au conjoint survivant était servie à 4,351 personnes.

L'administration du plan de pension des Chemins de fer Nationaux du Canada et l'établissement des règlements y afférents sont confiés à une commission des retraites; celle-ci se compose de quatre fonctionnaires de la compagnie nommés par le conseil d'administration et de trois membres, élus par leurs collègues, de l'Association des présidents-directeurs généraux, laquelle est une association des présidents-directeurs généraux des divers syndicats représentant les employés des chemins de fer Nationaux. Les membres de la Commission des retraites sont les suivants :

R. H. Tarr, vice-président et secrétaire (président).

W. T. Wilson, vice-président, personnel et relations ouvrières.

J. L. Toole, vice-président, comptabilité et finances.

L. Côté, adjoint à l'avocat général.

D. O. Spicer, président général, Fraternité du personnel d'entretien des voies.

J.-R. Blais, président général, Ordre des cheminots-télégraphistes.

C. Berckerton, président général, Fraternité canadienne des transports ferroviaires des travailleurs des chemins de fer.

Historique des accords relatifs à la pension servie par les chemins de fer Nationaux du Canada

a) Avant le 1er janvier 1935, les chemins de fer Nationaux du Canada possédaient un plan de pension sans participation de l'employé qui prévoyait le versement — sous réserve de certaines conditions d'âge et d'états de service — d'une retraite égale à un pour cent, par année de service, de la moyenne la plus élevée de salaire au cours d'une période ininterrompue de dix ans de service, avec un minimum mensuel de 25 dollars. Le 1er janvier 1935, un plan révisé a été mis en vigueur en vertu duquel :

(i) le droit à la retraite sans participation qu'avaient acquis les employés alors en activité était maintenu, c'est-à-dire qu'à la date normale de leur départ de la compagnie ils bénéficieraient, aux seuls frais des chemins de fer Nationaux d'une retraite égale à 1 p. 100 du salaire moyen gagné par eux au cours de la période de service de dix ans la mieux rémunérée jusqu'au 31 décembre 1934, multiplié par leur nombre d'années de service à cette date, ou retireraient une pension minimum de base de 25 dollars par mois.

(ii) Les employés entrant à la compagnie à partir du 1er janvier 1935 avant d'avoir atteint 45 ans et restant au service des chemins de fer jusqu'à l'âge normal de la retraite devenaient admissibles à une pension mensuelle minimum de base de 25 dollars.

(iii) En outre, tous les employés ayant dix ans de service à la compagnie avaient la possibilité d'augmenter leur retraite d'ancienneté ou de base en versant une cotisation qui pouvait atteindre 10 p. 100 de leur salaire, la compagnie contribuant elle-même à concurrence de 5 p. 100 dudit salaire. (A partir de 1947, les employés ont été autorisés à cotiser au cours de leur première décennie de service sans toutefois que la compagnie contribue elle-même.) Lors de la mise à la retraite de l'employé, celui-ci touchait sous forme d'une annuité, la totalité de sa cotisation augmentée de celle de la compagnie et d'un intérêt.

b) Une importante révision du plan de pension a été effectuée et est entrée en vigueur le 1er janvier 1952. Celle-ci consistait en l'adjonction aux accords précités, qui formèrent alors la 1ère Partie, d'une solution alternative qui devint la 2e Partie et dont les principales caractéristiques étaient les suivantes :

(i) L'employé désirant verser une cotisation égale à 5 p. 100 de son salaire en vue de la constitution de son fonds de pension pouvait obtenir, sous réserve de certaines conditions d'âge et de service, une pension de sa retraite, laquelle était basée sur un pourcentage de son salaire moyen des cinq dernières ou de dix années de service, selon le plus élevé. Le pourcentage était constitué par le cumul d'un pour cent par année de service pour les vingt premières années, 1¼ p. 100 par année pour les

dix années suivantes et 1½ p. 100 par année pour chaque année de service supplémentaire.

(ii) Sous réserve de certaines conditions d'âge et de service, une disposition prévoyait le versement de la pension lors du départ en retraite prématuré, tant volontaire que pour cause d'incapacité et également le versement d'une pension aux personnes à charge d'un employé décédant, soit avant soit après avoir pris sa retraite.

(iii) Toutes les personnes employées par la compagnie au 1er janvier 1952 ont été autorisées à cotiser dans la catégorie de la 2e Partie, même si elles ne contribuaient pas déjà au titre de la 1ère Partie, en vue d'obtenir une pension intégrale de 5 p. 100 du salaire à partir de la date d'entrée au service des chemins de fer Nationaux ou du 1er janvier 1935, selon la date la plus récente. (Si l'intégralité de l'obligation contributive ne pouvait être obtenue, la retraite était réduite proportionnellement à la différence.) Les autres employés pouvaient entrer dans la catégorie de la 2e Partie à n'importe quelle époque dans les dix ans de leur entrée en fonction.

Bien que l'un des principaux objectifs de l'introduction de la 2e Partie fût de stimuler les employés à contribuer à un meilleur système de fonds de pension, plus de cinquante pour cent d'entre eux n'en profitèrent pas et, par conséquent, restèrent dans la catégorie de la 1ère Partie qui ne leur allouait que les faibles retraites des non-cotisants.

c) Une révision de la 2e Partie du plan de pension — maintenant connue sous le nom de Plan 1959 — a été mise en vigueur le 1er janvier 1959, après avoir fait l'objet d'une révision approfondie de la part de la Commission des retraites (laquelle, ainsi qu'il a déjà été mentionné, comprend trois représentants des organisations ouvrières des chemins de fer Nationaux).

(i) Les employés inscrits, au 31 décembre 1958, à l'ancienne 2e Partie, devenaient automatiquement membres du Plan 1959.

(ii) L'inscription au plan 1959 est devenue obligatoire pour tous les employés entrant en fonction à partir du 1er janvier 1959.

(iii) Tous les employés en fonction au 31 décembre 1958 et non-cotisants au titre de l'ex-2e Partie tout en la possibilité de s'inscrire au plan 1959 avec exercice du droit à partir du 31 décembre 1959.

Un certain nombre d'autres améliorations ont été apportées en même temps par le plan 1959, y compris une modification de la base de calcul du temps de service requis pour avoir droit à la retraite et dont on trouvera ci-dessous le détail. A la suite d'une campagne intensive poursuivie à la fois par les représentants de la main-d'oeuvre et de la direction, environ 32,000 employés qui ne contribuaient pas précédemment au titre de la 2e Partie du plan se sont inscrits au plan 1959. On a donc abouti à ce que 80 p. 100 des employés cotisent maintenant pour la retraite et, étant donné que les nouveaux employés doivent obligatoirement contribuer au plan 1959, l'ancienne 1re Partie, maintenant connue sous le nom de plan 1935, sera appelée à disparaître et le plan 1959 à devenir l'unique plan de pension de la compagnie.

Historique et répercussions des modifications apportées dans la base de calcul du temps de service donnant droit à la retraite :

1) Jusqu'au 1er juillet 1942, le temps de service en vue du droit à la retraite était calculé d'après le nombre effectif de jours de travail,

exception faite des absences pour congé ou maladie et accidents du travail qui entraient également en ligne de compte. A partir de la date précitée, une modification a été apportée en vue de compter un mois de travail entier pour tout mois pendant lequel un employé avait travaillé; en outre l'allocation du temps perdu pour cause d'accident du travail était maintenue.

2) Les règlements de la 2e Partie qui entrèrent en vigueur le 1er janvier 1952 avaient trait au temps de calcul du service jusqu'au 1er juillet 1942 pour les employés prenant alors leur retraite sur la même base que celle de la 1re Partie. Après cette date un mois entier était accordé pour chaque mois pendant lequel un employé appartenant à la catégorie de la 2e Partie avait accompli un quelconque travail — ne serait-ce que pendant un seul jour — et qui avait motivé le paiement d'un salaire. Le temps perdu par suite d'accident du travail ou toutes autres raisons était excepté sauf en ce qui concerne les mois de calendrier pendant lesquels un employé avait accompli un travail quelconque.

3) Les règlements du plan 1959 qui entrèrent en vigueur le 1er janvier 1959 stipulèrent que le temps de service des membres de ce plan partant en retraite après la date précitée et dont l'entrée en fonction était antérieure au 1er juillet 1942, serait calculé sur la même base qu'un service postérieur à cette date. En d'autres termes, un mois de service entier est maintenant accordé pour le calcul de la retraite pour tout mois pendant lequel un employé a travaillé. (En outre, on a prévu une disposition permettant à un employé victime d'un accident du travail pour lequel il reçoit une indemnité d'accident de travail, d'obtenir un crédit pour la perte de temps qui a résulté dudit accident.) Cette modification a réduit la répercussion des périodes de débauchage antérieures au 1er juillet 1942 sur les retraites d'un nombre considérable d'employés. Les chiffres conservés pour les mois de mai à novembre 1959 ont montré que sur les 818 employés à qui des retraites ont été accordées en vertu du plan 1959 pendant ces mois, 534 ont bénéficié d'une augmentation du temps de service qui a pu atteindre cinq ans.

4) Les dispositions relatives aux pensions, en vigueur au 1er juillet 1942 — et qui existent encore dans la 1re Partie du plan de pension maintenant connue sous le nom de plan 1935 — n'ont plus eu qu'une signification limitée au point de vue du calcul du temps de service après le 1er janvier 1935 pour une personne entrée au service de la compagnie avant cette date, attendu que le montant de son droit gratuit à la retraite a été alors fixé et que toute addition à cette pension est devenue fonction du montant de ses contributions en vue d'une annuité supplémentaire. Pour les employés entrant en service après le 1er janvier 1935 et restant sous le régime de la 1re Partie (plan 1935), la portée du temps de service calculable est en grande partie limitée à la question de savoir s'ils ont ou auront accumulé les vingt années de service nécessaires pour bénéficier du régime de pension de base gratuite.

5) Ce fut l'adoption de la 2e Partie et ultérieurement du plan 1959 qui a donné son importance à la durée du temps de service accordée aux employés qui choisirent de participer aux nouvelles dispositions, parce que chaque année additionnelle leur permettait d'accroître leur retraite de 1 p. 100 à 1½ p. 100 de leur salaire final.

6) On devrait se rappeler que l'introduction, en 1952, de la 2e Partie et du Plan 1959 offrit la possibilité aux employés en activité d'augmenter très sensiblement leur future retraite — et ceci à des frais très accrus pour la compagnie.

Inclusion de la totalité des périodes de débauchage dans le temps de service

On a de temps à autre proposé que la *période intégrale* de débauchage soit incorporable au temps de service comptant pour la retraite.

Dans un plan de pension comportant la participation du salarié, la retenue de la cotisation sur son salaire est l'une des caractéristiques fondamentales. Il en ressort que l'employeur, qui ajoute sa participation de retraite à celle du salarié, lui verse en fait une augmentation de salaire. Par conséquent, le crédit du temps de service pour la retraite est forcément fonction des périodes de travail correspondant au versement d'un salaire. L'allocation d'un mois entier au point de vue temps de retraite pour tout mois dans le cours duquel un employé a perçu un salaire est une application généreuse de ce principe.

On a spécialement insisté sur les périodes de débauchage qui sont survenues pendant les années trente mais, en vérité, il n'existe aucune différence entre ces périodes de débauchage et celles qui se produisent à d'autres époques et en d'autres circonstances. Le crédit du temps de service en vue de la retraite pourrait difficilement n'être appliqué qu'à une période de débauchage particulière; il faudrait alors prendre en considération toutes les autres, passées et futures. Agir de la sorte signifierait qu'on accepte d'accorder aux employés des compensations pour les périodes pendant lesquelles ils n'ont accompli aucun travail et constituerait une dérogation majeure au principe des plans de pension à participation.

Généralités

L'activité des chemins de fer Nationaux du Canada se situe dans un domaine à concurrence est intense. Le point de vue de la Compagnie en ce qui concerne les accords de plan de pension pour ses employés est le suivant :

a) En tant que bonne compagnie et afin d'attirer et de conserver son potentiel d'employés capables elle doit, dans la limite du possible, offrir à son personnel des avantages de retraite au moins équivalents à ceux offerts par ses concurrents et les autres employeurs dont les besoins en personnel sont du même ordre.

b) D'autre part, elle ne doit pas — particulièrement en tant que société de la Couronne — engager de dépenses pour le fonds de pension supérieures à celles de ses concurrents.

Dans l'ensemble, les accords de retraite des chemins de fer Nationaux du Canada, soutiennent une comparaison favorable avec ceux du Pacifique-Canadien et des autres employeurs canadiens comparables. Les plans du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sont identiques quant à la base de détermination du temps de service en vue de la retraite. La même base est applicable à tous les employés des chemins de fer des États-Unis en vertu du *U.S. Railroad Retirement Act.*

Ceci conclut la partie du mémoire concernant les retraites. Je passe maintenant à la question des conditions d'hygiène au travail.

Conditions d'hygiène au travail :

Cette question est probablement liée à la demande soumise par le Comité législatif national des fraternités internationales des cheminots au gouvernement, c'est-à-dire que :

«le gouvernement pourvoit à l'hygiène sanitaire et au confort des employés des chemins de fer en stipulant l'installation de toilettes et leur maintien à un niveau d'hygiène satisfaisant pour les signaleurs, les gardiens de passages à niveau, les mécaniciens de tous les types de locomotives diésels, tous les employés des centres de triage, les chefs de train lorsqu'ils vivent dans les wagons réservés au personnel et dans toutes les voitures-habitations, ateliers ferroviaires et maisons de repos aux stations-terminus. Il est en outre recommandé que des installations d'eau potable, des dortoirs et des réfectoires soient fournis et maintenus en bon état de propreté.»

(cf. Mémoire du Comité législatif national des fraternités internationales des cheminots au gouvernement, Ottawa le 3 février 1961, page 22.)

Vous remarquerez que le mémoire d'où cette citation est tirée est daté du 3 février 1961.

Les chemins de fer Nationaux du Canada n'ont pas de conventions collectives avec le Comité législatif national mais agit par le canal de ses organismes membres, c'est-à-dire :

la Fraternité des mécaniciens de locomotives

la Fraternité des chauffeurs et des chauffeurs-mécaniciens de locomotives

la Fraternité des chefs de train de chemin de fer

l'Ordre des cheminots-télégraphistes

la Fraternité du personnel d'entretien des voies

la Division n° 4, Section des employés de chemin de fer — A.F.L. (American Federation of Labour) (métiers d'atelier)

la Fraternité des signaleurs de chemin de fer

Les conventions passées avec les syndicats précités en sont au point suivant : celle avec la Fraternité des mécaniciens de locomotive est venue à expiration le 30 avril 1961 et le contrat pour de nouvelles négociations a été ouvert le 1er mars; celle avec la Fraternité des chauffeurs et des chauffeurs-mécaniciens de locomotives est venue à expiration le 31 mars et le contrat en vue de nouvelles négociations a été ouvert le 1er février; le contrat passé avec la Fraternité des chefs de train de chemin de fer est venu à expiration le 31 mai et a été ré-ouvert en vue de nouvelles négociations le 1er avril. Le reste des organisations mentionnées fait partie du groupe des quinze syndicats du personnel non exploitant. On trouvera ci-dessous des extraits des conventions collectives passées avec les organisations précitées.

Fraternité des signaleurs de chemin de fer
Convention du réseau ferroviaire
Article 12
Dortoirs

Les équipes de la voie disposeront de wagons-lits convenables, dotés de matelas propres et de portes à chaque extrémité. Chaque espace vital de cent cinquante pieds cubes (150) ne devra pas recevoir plus d'un dormeur.

Fraternité des chefs de train de chemin de fer
Région du Centre et Région de l'Atlantique
Article 38
État et équipement des wagons du personnel

Les wagons du personnel seront pourvus de lits et de sommiers métalliques, de coussins, de paravents, de stores, de doubles portes et de doubles fenêtres

lorsque les conditions climatiques l'exigeront, et de réfrigérateurs. Il devra être également possible d'approvisionner les wagons du personnel en glace pendant les mois d'été et en carburant de chauffage pendant les mois d'hiver, en enthracite si la compagnie utilise celui-ci au terminus. Il est évident que les wagons du personnel affectés aux déplacements, et qui ne sont pas des dortoirs, ne comporteront pas de lits métalliques.

Fraternité des mécaniciens de locomotives
Région du Centre et Région de l'Atlantique
Article 32

A. — Dortoirs (autres que ceux des trains-ateliers)

Des dortoirs confortables et hygiéniques strictement réservés aux chauffeurs-mécaniciens des trains seront installés là où le besoin s'en fera sentir. Des sommiers métalliques, des matelas, des couvertures, des draps, des serviettes, des oreillers et des taies d'oreiller seront gratuitement fournis. Les portes et les fenêtres des dortoirs seront munis de moustiquaires en bon état et les dortoirs seront strictement réservés à l'usage des chauffeurs-mécaniciens de train. Tous les dortoirs possèderont une cuisinière et les ustensiles nécessaires pour cuisiner. Des cabinets de toilette seront installés lorsqu'on disposera d'un raccord de tuyauterie au réseau d'égouts. Ces dortoirs seront maintenus dans un état d'hygiène satisfaisant.

B. — Dortoirs (Trains-ateliers)

Des dortoirs convenables et hygiéniques seront installés dans les trains-ateliers pour le strict usage des chauffeurs-mécaniciens des trains et comprendront des lits, des couvertures propres, des draps, des matelas, des oreillers, des tables, des chaises, des cuvettes et des cuisinières; lorsqu'il ne sera pas possible d'offrir une telle installation à cette catégorie de personnel, les chauffeurs-mécaniciens devront être dirigés sur les terminus où ils pourront disposer de dortoirs convenables. Si l'on utilise des wagons-couchettes, ceux-ci devront porter l'inscription «Wagons-couchettes des chauffeurs-mécaniciens» et devront être strictement réservés à leur usage. Les portes et les fenêtres des voitures seront munies de moustiquaires.

Fraternité des chauffeurs et des chauffeurs-mécaniciens de locomotives
Région du Centre et Région de l'Atlantique
Article 32
Dortoirs

La compagnie fournira, pour le strict usage des chauffeurs-mécaniciens, des dortoirs confortables et hygiéniques là où le besoin s'en fera sentir. Des sommiers métalliques, des matelas, couvertures, draps, serviettes, oreillers et taies d'oreiller seront gratuitement fournis. Les portes et les fenêtres des dortoirs seront munies de moustiquaires en bon état et les dortoirs seront strictement réservés à l'usage des chauffeurs-mécaniciens. Tous les dortoirs posséderont une cuisinière et les ustensiles nécessaires pour cuisiner. Des cabinets de toilette seront installés lorsqu'on disposera d'un raccord de tuyauterie au réseau d'égouts. Ces dortoirs seront maintenus dans un état hygiénique satisfaisant.

Fraternité du personnel d'entretien des voies
Article 8

2. Dortoirs destinés aux équipes de la voie

Les voitures généralement utilisées à longueur d'année par les équipes des voies, ponts et bâtiments, les équipes de soudeurs, les chefs d'équipes supplémen-

taires de la voie, etc... seront munies de matelas propres et, si nécessaire, de portes à chaque extrémité; lorsque les conditions ne permettront pas que l'équipement de ces voitures soit conçu sur le modèle des wagons-lits, des couchettes aux caisses d'acier munies de matelas seront fournies et l'espace vital ne sera pas inférieur à 200 pieds cubes par dormeur.

Division n° 4 — Section des employés de chemin de fer
A. F. of L. — C.I.O.
Règle 57
État des ateliers — etc...

L'approvisionnement en eau potable et, au besoin, en glace, sera assuré. Des fontaines d'eau potable seront installées aux endroits nécessaires. Les fosses et les planchers, les casiers, les toilettes seront maintenus en bon état, à l'abri de l'humidité et dans des conditions sanitaires satisfaisantes.

Ainsi que l'indiquent ces extraits de conventions collectives, certains aspects des conditions d'hygiène au travail entrent dans l'établissement des contrats avec les syndicats. Je puis cependant affirmer qu'en dehors de toutes ces stipulations, les chemins de fer Nationaux du Canada ont pour ligne de conduite et pour objectif d'offrir à leurs employés des conditions de travail hygiéniques et agréables.

La compagnie des chemins de fer Nationaux possède un service médical important, bien équipé et efficient dont les membres assurent une surveillance étroite des dortoirs, des installations, des terminus, des gares et autres endroits, tant par lui-même qu'en association avec les représentants du ministère fédéral de la Santé nationale et du bien-être social. En outre, la compagnie se conforme aux règlements provinciaux et municipaux relatifs aux conditions sanitaires.

Un bref résumé des travaux de la Compagnie dans le domaine sanitaire pourrait être utile au Comité. Le service sanitaire, qui est une des branches du service médical, a été institué en 1931 et a vu son travail prendre chaque année plus d'importance. Il est assuré par un surveillant général de l'hygiène, un chimiste de laboratoire au siège médical et par cinq représentants de l'hygiène, affecté chacun à une région. On peut diviser ce travail en quatre secteurs : l'hygiène appliquée, les recherches en matière de produits alimentaires, les analyses et la recherche industrielles et chimiques et les investigations diverses. Les représentants de l'hygiène sont bien formés et des certificats d'inspection sanitaire délivrés par l'Association canadienne de la santé publique. En 1960, ces inspecteurs ont effectué près de 4,000 inspections des gares, ateliers, hangars à marchandises, centres de triage, des abris de voitures de voyageurs, des ateliers de diesels, des installations de réparations des wagons, des dortoirs, etc... Quelque 200 inspections générales des installations de chantier des équipes de la construction des voies, la pose de lignes télégraphiques, la construction des ponts et bâtiments et équipes de renfort ont été effectuées. On a pu observer chaque année une amélioration progressive dans le réaménagement des voitures-dortoirs en vue de les rendre conformes aux recommandations du ministère fédéral de la Santé publique, division du génie sanitaire. La compagnie s'est elle-même chargée d'instituer bon nombre de règlements sanitaires pour les camps mobiles qui ont engendré, tant chez les employés que chez les surveillants, une conscience particulièrement aiguë des besoins sanitaires et ont permis d'obtenir de meilleures conditions sanitaires dans les camps de travail et aux alentours.

Les représentants de l'hygiène organisent leur travail de telle sorte qu'ils puissent visiter le plus possible d'installations — gares, dortoirs, ateliers, etc. — trois à quatre fois par an. Les recommandations qui visent à remédier aux con-

ditions laissant à désirer qui peuvent être relevées au cours de ces inspections sont immédiatement déférées à la section intéressée pour que les mesures appropriées soient prises.

Je pense qu'il serait bon de mentionner les points particuliers ci-après :

Diesels : Toutes les locomotives diesels vont être dotées de systèmes de réfrigération de l'eau potable en acier inoxydable avec compartiments distincts pour l'eau et la glace. Les rapports reçus témoignent du bon fonctionnement de ces appareils et de leur adoption par les équipes. Les premières toilettes fabriquées ont été installées dans quelques locomotives diesels mais n'ont pas donné satisfaction et, par suite, ont été retirées. Partant de l'expérience déjà acquise, le fabricant a complètement repris la conception de ces installations et nous pensons faire très prochainement l'essai de toilettes d'un modèle très amélioré. Pour autant que je sache, la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada est la seule compagnie ferroviaire importante qui s'efforce de doter ses locomotives diesels électriques d'installations d'aisance propres et d'un fonctionnement satisfaisant.

Wagons du personnel — Des essais sont également en cours en vue de doter les wagons du personnel des toilettes nécessaires. Cinq wagons du personnel sont maintenant équipés et seront mis en service vers la fin de l'année. Les autres installations dépendront des résultats obtenus.

Voitures-habitations — Les voitures de passagers ont maintenant été transformées en vue d'être affectées aux équipes d'entretien de la voie. Celles-ci disposent également de voitures-salles de douche et de voitures-loisirs. On peut indiquer, pour illustrer les progrès accomplis, qu'au cours des trois dernières années, 600 réfrigérateurs du type kérosène ont été installés dans les wagons-restaurants affectés aux équipes de travail. Ces réfrigérateurs ont remplacé les glacières en boie d'un modèle périmé. D'autres améliorations progressent régulièrement; citons, à titre d'exemple, le poste de plus d'un million de dollars qui figure à notre budget 1961 en vue de la conversion du matériel au bénéfice des équipes de travail.

Wagons-couchettes — Toutes les installations de repos qui se construisent dans les régions bien définies du pays sont dotées de l'eau courante et d'installations de douche et d'aisance modernes. Toutes les maisons de repos actuelles de ces mêmes régions ont été équipées d'installations similaires. Seules les régions isolées de l'extrême nord constituent une exception, à cause de difficultés particulières qui ne permettent pas d'installer l'eau courante et d'avoir les installations appropriées. Le centre de triage de Moncton, où la compagnie a consacré 250,000 dollars à la construction d'un bâtiment confié à l'exploitation des Y.M.C.A., offre un exemple du type nouveau et agréable des installations dont va bénéficier notre personnel.

Le maintien de l'hygiène de ces installations dépend autant des utilisateurs que de ceux qui les fournissent. Je ne veux pas dire que nous n'avons pas, en ce moment, des installations sujettes à des améliorations ni que toutes nos installations sont modernes, mais je tiens à souligner qu'étant donné les mesures que nous avons prises et la surveillance constante que nous exerçons, nos normes se sont sans cesse améliorées. En outre, la compagnie a suivi les progrès accomplis dans le domaine sanitaire, de telle sorte que nos normes soutiennent la comparaison avec n'importe quelle autre compagnie ferroviaire du continent.

M. FORBES: Apparemment, le service sanitaire, les dortoirs, etc., destinés au personnel des chemins de fer Nationaux ont fait l'objet de bon nombre d'améliorations. Cependant, j'ai récemment reçu ce qu'on pourrait considérer comme 39 lettres-formulaires qui mettent en relief quelques-unes des recommandations

des employés des chemins de fer Nationaux du Canada, à l'heure actuelle. J'aimerais les consigner au procès-verbal.

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur Forbes, ces recommandations concernent-elles les retraites ou les conditions d'hygiène au travail ?

M. FORBES: Les retraites.

Le VICE-PRÉSIDENT: Bien que M. Gordon ait présenté ces deux questions ensemble, je me demandais si nous les examinerions séparément. Quel est l'avis du Comité ?

M. FORBES: Je pense que nous devrions nous occuper tout d'abord de la question des retraites.

M. BROOME: Non, des conditions d'hygiène.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je parcours le rapport de M. Gordon et il ne fait pas de doute que nous arrivons à des questions du ressort des négociations collectives. Je suis d'avis que nous devrions définir exactement quel doit être l'objet de notre discussion avant de nous engager trop avant dans la question des retraites ou des conditions d'hygiène au travail. Je suis certain que la plupart des membres du Comité ne désirent pas entrer dans des questions qui sont du ressort des négociations collectives. Je vois qu'on formule déjà ici quelques doléances dans l'organe de la Fraternité du maintien de la voie. Le vice-président, M. C. Smith, dit :

> J'ai toujours jalousement soutenu le prestige de l'Association des présidents-directeurs généraux, à titre d'organe le plus propre à représenter les employés du chemin de fer dans des questions telles que les règlements pour les billets gratuits, celle des pensions, etc . . .

Puis il se plaint du concept même de l'ingérence du gouvernement. Évidemment, le rapport de M. Gordon parle du Comité des présidents-directeurs généraux. Avant d'aborder le rapport, j'aimerais que l'on précise la limite à nous fixer et savoir si nous aborderons des questions qui sont purement du ressort des négociations collectives.

M. FORBES: Je pense qu'il est important de consigner au procès-verbal les propositions des employés des chemins de fer Nationaux et je n'ai pas l'impression que ceci dépasserait de façon quelconque le cadre de la proposition de M. Browne.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je pense que si les observations ont été faites sous forme de pétition, elles devraient . . .

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)* : Je n'ai aucune objection. J'ai seulement voulu souligner la question.

M. FORBES: Puis-je poursuivre ?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je n'avais pas prévu d'assurer la présidence ce matin et j'aimerais soulever un point particulier. Je pensais siéger parmi vous et poser des questions. Du moins l'espérais-je.

Si le Comité veut bien m'y autoriser, j'aimerais questionner M. Gordon sur la composition du comité des retraites des chemins de fer Nationaux. Je remarque, monsieur Gordon, qu'il est composé de trois hommes, M. Spicer, M. Blais et M. Beckerton. Sont-ils les représentants élus de leur syndicat ?

M. GORDON: Oui. Ainsi que je l'ai dit précédemment, ce comité est composé de quatre représentants de la compagnie nommés par son conseil d'administration et de trois membres de l'Association des présidents-directeurs généraux élus par leurs collègues.

Le VICE-PRÉSIDENT: . . . «De l'Association des présidents-directeurs généraux» . . . Je suis très ignorant des questions syndicales, électorales, etc . . . Les

présidents généraux sont-ils élus démocratiquement et à tour de rôle par les membres de leur syndicat ?

M. GORDON: Oh oui !

Le VICE-PRÉSIDENT: Ainsi, les élus proviennent du comité des présidents-directeurs généraux qui est lui-même constitué et élu par les membres du syndicat ?

M. GORDON: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce une conclusion exacte ?

M. GORDON: Oui.

M. FORBES: Ce mémoire est présenté pour le compte des membres des syndicats et fraternités sédentaires et itinérants des chemins de fer Nationaux du Canada, qui soumettent respectivement les demandes suivantes à l'examen du comité qui doit être constitué en vue de la révision du plan de pension des chemins de fer Nationaux. Ils réclament :

N° 1: que tout le temps pendant lequel une personne s'est tenue en disponibilité compte pour la retraite avec effet rétroactif à la date d'entrée en fonctions;

N° 2: la révision du plan de pension à la suite du calcul de 1½ p. 100 par année de service;

N° 3: un amendement destiné à permettre d'inclure dans le temps comptant pour la retraite celui que les employés accomplissent en compensation pendant la période de travail, et ceci avec effet rétroactif;

N° 4: l'adjonction au plan d'une règle relative aux droits acquis et aux pensions transférables;

N° 5: que soit pris en considération l'amendement au plan qui prévoit de fixer l'âge de la retraite à 60 ans tout en conservant les mêmes avantages que ceux présentement accordés à l'âge de 65 ans.

Permettez-moi d'ajouter quelques mots au sujet du groupe qui était sur la liste de disponibilités des chemins de fer Nationaux pendant les années trente. Je ne pense pas que ce groupe soit maintenant nombreux puisque la plupart de ce personnel doit arriver maintenant à l'âge de la retraite. Vous pouvez imaginer qu'une personne qui reçoit une retraite mensuelle de 25 à 30 dollars aura du mal à faire face au coût de la vie. La situation du fonds de pension semble être excellente à l'heure actuelle et je ne vois pas la raison qui l'empêcherait d'englober cette catégorie de gens qui étaient à l'époque sur la liste de disponibilité et qui cependant, et sans qu'il en soit de leur faute, n'ont pas été appelés à travailler durant les années trente.

J'ai une autre proposition émanant de M. Folliot et que voici :

Monsieur le président : Permettez-moi tout d'abord de profiter de l'occasion pour féliciter M. Gordon et le comité des pensions tant pour les avantages que nous retirons du plan de pension 1959 que pour la révision qui rend obligatoire sa participation pour les nouveaux employés entrant en fonction à partir de 1960. Nos problèmes résident dans la perte de temps comptant pour la retraite autour des années trente. Ces problèmes sont sur la sellette depuis de nombreuses années et rebondissent constamment. Selon le plan 1959, si nous avons travaillé, ne serait-ce qu'une journée par mois, quel qu'il soit, nous sommes engagés, ce qui est parfait, mais un employé qui a eu assez de chance pour se maintenir dans une équipe de neige ou une équipe de glace et près du commis de l'équipe a accumulé beaucoup de temps, ce que quelques-uns ont fait en vue de leur retraite. Mais ceux qui ont trouvé des emplois ailleurs ne pouvaient pas en faire autant et nous étions tout le temps sur la liste de disponibilité;

on ne pouvait pas espérer obtenir le travail de ceux qui étaient en congé sans solde et, à l'automne, lors de ce qu'on a appelé la «ruée vers le travail des récoltes» de cette époque, nous nous mettions en rapport avec le commis ou il nous contactait; si nous ne faisions pas alors acte de présence cela signifiait que nous refusions de travailler car nos instructions stipulaient qu'un employé à temps partiel devait être disponible à tout moment.

Nous demandons à la Commission un taux uniforme de 1½ p. 100 parce que seuls 81 p. 100 des employés contribuent aux plans de pension et que d'après le rapport financier le fonds de réserve se monte à $703,-839,982, ce qui est une grosse somme. Nous estimons que nous devrions obtenir un pourcentage supérieur.

J'ai déjà fait mention des autres points.

Le VICE-PRÉSIDENT: Qui est M. Folliot ?

M. FORBES: Il est ici aujourd'hui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Quelle est sa situation, veux-je dire.

M. FORBES: Quelle est votre situation ?

M. *A.* FOLLIOT *(représentant législatif de la Beaverlodge 61)*: Je suis représentant législatif de la Beaverlodge 61.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce une section ?

M. FOLLIOT: Oui.

M. FORBES: Monsieur le président, mise à part ma mention des cas individuels à propos desquels vous avez déjà statué, je n'ai rien d'autre à ajouter pour le moment mais je veux espérer que le comité étudiera la réclamation de ce groupe d'employés pour les années trente.

Mlle LAMARSH: Monsieur le président, les cas dont j'ai parlé l'autre jour à propos des employés du N.S. et T. (Niagara - Sainte-Catherine et Toronto Railway) sont-ils sur le même pied d'égalité que les autres employés du chemin de fer ? Existe-t-il une disposition spéciale pour leur retraite du seul fait qu'ils sont employés sur les autocars ?

M. GORDON: Ils participent au plan de pension des chemins de fer Nationaux au même titre que les autres employés.

Mlle LAMARSH: Mais les règlements valables pour les autres employés de la compagnie ne peuvent régir la fin du service des premiers étant donné que, tout au moins dans un avenir prévisible, la compagnie des chemins de fer Nationaux ne va pas abandonner l'exploitation de toutes ses lignes ferroviaires et fermer ses portes. Les personnes dont je parlais l'autre jour sont des salariés qui ne peuvent plus trouver à s'employer au sein de la compagnie, parce que celle-ci n'exploite plus aucun service de cette sorte et, d'après le mémoire que m'a obligeamment prêté M. Wilson, le plus que ces gens puissent obtenir est le montant de leur participation augmenté de l'intérêt. Quelques-uns ne sont pas même dans cette situation et, bien que vous ayez dit que la contribution de la compagnie leur était acquise, celle-ci ne leur revient nullement et retourne en fait dans le fonds général du revenu. Je me demande si la compagnie considère que ce sont des cas spéciaux. Ils n'existent que dans trois localités et le plan de pension ne prévoit ni n'envisage ce genre de cessation de travail. Je pense que l'exact libellé se lit «terminé pour toute autre raison que celle de la retraite», mais la cessation de travail n'englobe pas le cas des débauchages.

Je me demande si la compagnie a estimé que le nombre relativement faible de personnes impliquées dans une telle situation, — je crois qu'il s'agit d'un maximum de 150 qui ne peuvent être réemployées et dont la question de la retraite reste critique, — la dispensait de prévoir des dispositions, non seulement

pour reverser à ces gens leur propre participation mais encore celle de l'employeur.

M. GORDON: Ainsi que je l'ai dit, notre situation en ce qui concerne le fonds de pension ne nous permet pas de traiter des cas isolés spéciaux. Chaque cas auquel nous accordons une attention spéciale crée un précédent qui ouvre la voie à d'autres exceptions; cependant, en ce qui concerne les cas particuliers dont vous venez de faire mention, une réunion doit se tenir entre les représentants de la ville, ceux de la compagnie et ceux des employés de façon à déterminer si la ville peut ou non trouver un moyen de valoriser les années de service aux chemins de fer des hommes qu'elle engage. Je ne voudrais pas en dire davantage, car j'estime que ce serait anticiper des résultats des entretiens et pourrait nuire aux négociations qui peuvent prendre place.

De façon générale, je répète que nous ne pouvons sélectionner aucun groupe particulier et prétendre que les circonstances spéciales qui jouent à son égard nous autorisent à faire une exception aux règles du fonds de pension, parce que ce fonds doit être administré sur une base nationale. Si la discussion dont je viens de parler aboutit à une prise de position de la part de la ville telle que nous puissions y coopérer nous ferons sans aucun doute tout ce qui sera en notre pouvoir, mais je ne tiens pas même à aller si loin sur ce sujet pour ne pas nuire aux entretiens qui doivent se dérouler lundi prochain.

Mlle LAMARSH: Je ne voudrais certainement pas que quoi que ce soit nuise aux intérêts de cette catégorie de personnel.

M. GORDON: Je ne dis pas que cela nuirait. Je dis seulement que j'ignore ce que sera cette discussion et que je ne veux pas dire quoi que ce soit qui puisse influencer la situation.

Mlle LAMARSH: J'y pense; vous m'avez dit l'autre jour que le service railroute et les services d'autocars de la compagnie existant à Oshawa, Niagara et St. Catharines n'étaient que les trois seuls cas de ce type et maintenant on comprend que le National-Canadien va abandonner tous ces types de services.

M. GORDON: Oui.

Mlle LAMARSH: Ce qui place tous ces employés dans une catégorie très spéciale.

M. GORDON: Les règles applicables au plan de pension du National-Canadien doivent être appliquées, quelle que soit la catégorie particulière d'emploi visée.

Mlle LAMARSH: Oui, mais vous admettrez sûrement avec moi que, lorsque le plan de pension a été élaboré, il n'a pas prévu le cas de cessation volontaire d'emploi au tel détriment des employés.

M. GORDON: Non, je ne puis partager votre avis. Au contraire, les modifications énormes qui se sont produites dans les chemins de fer en vue de tenir compte de l'évolution de la technologie a déplacé des zones entières d'employés. Prenez, par exemple, le cas des locomotives à vapeur et parallèlement le chauffeur — qui est un métier périmé maintenant; également, prenez l'employé préposé aux fosses à cendres à l'intérieur et autour de la locomotive à vapeur et également le préposé aux plaques tournantes. Tous ont disparu.

Mlle LAMARSH: Les métiers ou les gens ?

M. GORDON: Les métiers ont disparu, aussi bien que la plupart de leurs techniciens. Nous avons reformé le plus possible de personnel, mais néanmoins il s'est trouvé des groupes d'hommes que nous n'avons pu réemployer.

Mlle LAMARSH: Quelle était en général leur situation au point de vue de la retraite ?

M. GORDON: Elle suivait les règlements du fonds de pension. Leurs droits étaient énoncés dans la formule annexée.

Mlle LAMARSH: Je crois que les dispositions relatives à la pension ne considèrent pas le débauchage comme la terminaison des fonctions.

M. GORDON: Non parce que, par définition, le débauchage est en principe temporaire. Le mot "débauchage" signifie que l'arrêt du service est provoqué par l'insuffisance du volume d'affaires, la diminution du volume de trafic ou le déclin du volume de travail. Il existe cependant d'autres types de terminaison de fonctions.

Mlle LAMARSH: Qui sont la mort, la démission ou le renvoi.

M. GORDON: Oui.

Mlle LAMARSH: Il s'agit là de fin de fonctions. Je suggère que ni la mort, ni la démission, ni le renvoi — pris au sens général — ne s'appliquent ici. Je ne voudrais pas trop disposer du temps du Comité sur ce sujet, mais il me semble particulièrement injuste, surtout lorsqu'il s'agit d'individus qui sont à six mois de leur retraite, que ces 75 personnes soient placées dans une telle situation, surtout lorsque le discours du budget prononcé l'autre soir faisait état de la réversibilité. Je présume que s'il était possible de l'appliquer, les organismes fédéraux où l'État possède sinon un contrôle du moins quelque influence seraient les endroits rêvés pour commencer.

M. GORDON: Parlez-vous maintenant de la question générale de la réversibilité ?

Mlle LAMARSH: J'essaie de faire entrer cette situation dans le cadre de la réversibilité.

M. GORDON: Cette question est sans aucun doute très vaste.

Mlle LAMARSH: Vous vous rendrez compte que pendant que vos représentants sont relativement éloignés de cette situation où un transport de ce genre est pris en main par une localité parce que celle-ci ne peut trouver quelqu'un d'autre qui le fasse — et ceci pour la même raison qui vous a fait abandonner ce secteur — personne d'autre ne s'en chargera. Aussi, lorsque ce transport incombera par force à la localité elle devra être payée au moyen des contributions du personnel qu'elle reprendra, sous forme d'impôts. Ces représentants municipaux sont véritablement très près des gens. Ils sont en plein dans le champ de tir.

M. GORDON: C'est exact. Ce sont eux qui discuteront de ces questions lors de la réunion de lundi prochain.

Mlle LAMARSH: Il faut qu'ils fournissent la contribution de l'employeur si vous ne le faites pas. C'est la situation qui se produit à Oshawa et aux Chutes Niagara.

M. GORDON: Ainsi que vous pouvez vous en rendre compte, je suis plus que prudent en ce qui concerne cette question, pour la simple raison que je ne voudrais en aucun cas porter préjudice aux intérêts des gens dont vous parlez.

Mlle LAMARSH: J'ai fait tout ce que j'ai pu pour attirer l'attention sur cette question et je ne voudrais moi-même en aucun cas leur nuire.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le vice-président peut sympathiser avec vous du fait que dans ma circonscription un différend s'est clos en 1957 ou 1958, et que bon nombre de gens tels que les chauffeurs de chaudières et autres professionnels de cet ordre ont été abandonnés avec une pension très mince, alors qu'ils étaient tout près d'atteindre l'âge de la retraite.

M. HORNER *(Acadia)*: La première question que je voudrais poser à présent concerne la situation de l'emploi dans les années trente et cette question de liste

de disponibilité. Les gens qu'elle concerne touchent-ils, en général, tout au moins la pension de base ?

M. GORDON: Oui, ils la reçoivent tous. Ainsi que je l'ai indiqué dans mon mémoire, quelques-uns n'ont pas utilisé leur droit d'option à partir du moment où ils sont entrés en fonction. S'ils n'ont pas pris cette option, ils n'ont droit qu'à la retraite de base ou gratuite.

M. HORNER *(Acadia)*: Je voudrais établir ce qui suit : ils obtiendraient une pension de base ou une pension gratuite de 25 dollars par mois. Selon le tableau du *Hansard,* page 2883, ceci concerne les personnes déjà retraitées — environ 2700. Suis-je dans le vrai en pensant que les personnes à qui s'applique actuellement la liste de disponibilité ont droit à une retraite ?

M. GORDON: Je pense que nous utilisons le même document et nous référons au tableau de la page 2883.

M. HORNER *(Acadia)*: Oui.

M. GORDON: Ce nombre est celui des personnes qui, pour tout le réseau, reçoivent une pension de base mensuelle de 25 dollars et qui, par définition, n'ont pas versé de cotisations.

M. HORNER *(Acadia)*: Les employés de cette catégorie ne versant pas de cotisations, il importe peu qu'ils reçoivent ou non une indemnité pour se tenir en disponibilité.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: Ainsi avais-je tort. Merci d'avoir rectifié mon point de vue. Quel est le nombre de personnes impliquées ? Pourriez-vous en donner quelque idée au Comité ?

M. GORDON: Je l'ignore. Je ne sais s'il existe un moyen quelconque de l'établir. Avant tout, et ainsi que je l'ai dit dans le mémoire, il est absolument impossible d'envisager de prendre des mesures à l'égard du groupe d'employés des années trente parce qu'il existe également des employés des années vingt, quarante, cinquante ou d'autres périodes qui ont, en principe, le même droit. Si nous partions du principe de base de servir une retraite seulement fondée sur les états de service, nous aurions à établir, à partir du livre tenu pour cette catégorie d'employés, les raisons pour lesquelles ils n'ont pas travaillé. En d'autres termes, leur absence était-elle due à la maladie, à leur propre volonté ou à toute autre chose ? Je ne crois pas que les registres du personnel puissent contenir une telle réponse.

M. HORNER *(Acadia)*: J'ai quelques autres questions mais je les poserai plus tard.

M. FISHER: Je voudrais poser quelques questions à propos du paragraphe de la page — 6 — qui s'énonce comme il suit :

> On a spécialement insisté sur les périodes de débauchage qui sont survenues pendant les années trente mais, en vérité, il n'existe aucune différence entre ces périodes de débauchage et celles qui se produisent à d'autres époques et en d'autres circonstances. Le crédit du temps de service en vue de la retraite pourrait difficilement n'être appliqué qu'à une période de débauchage particulière; il faudrait alors prendre en considération toutes les autres périodes passées ou futures.

Quoi qu'on puisse dire, sur le plan individuel, que vous ayez été débauché en 1934 ou en 1944, c'est un débauchage. Les années trente ne constituent-elles pas une circonstance spéciale en ceci que pendant une période d'environ cinq à six ans vous avez eu une situation où un grand nombre de gens se sont trouvés sans situation d'aucune sorte en tant qu'alternative et beaucoup d'entre eux

se sont maintenus disponibles pour travailler dans les chemins de fer et n'ont jamais eu la chance de pouvoir être employés.

Je connais par exemple une région où la liste d'ancienneté pour le personnel de l'un de ces métiers itinérants ne s'est pas augmentée d'une seule personne entre 1930 et 1938. A mon avis, cela signifie que vous — les chemins de fer Nationaux du Canada — avez eu un potentiel ouvrier remarquablement statique et un nombre important de personnes qui sont restées débauchées pendant des années. Je puis citer à titre d'exemple un de mes parents qui était serre-frein et qui a effectué trois voyages en cinq ans, je crois. C'est dans ce sens que j'estime que la situation des années trente a été unique et singulière et que nous n'aurons pas et n'avons pas eu depuis cette époque une période de crise de cette importance.

Il est un autre aspect de la situation des années trente, — que M. Horner et M. Forbes ont effleuré, — c'est celui du nombre global de gens en cause, du fait que vous n'avez engagé personne pendant cette période de crise.

Pourriez-vous m'indiquer, en ce qui concerne les registres des états de service des employés, pourquoi vous éprouvez des difficultés à retrouver les renseignements relatifs à un petit nombre, et qui diminue constamment, d'employés ? Avez-vous envoyé vos registres aux archives ? Ont-ils été détruits pour alléger vos dossiers ? Qu'est-ce qui provoque une telle difficulté ? Ou est-ce une question de temps et d'argent nécessaires à l'accomplissement de cette recherche destinée à déterminer l'origine de débauchages ?

M. GORDON: C'est-à-dire que cette recherche lève un tas de points d'interrogation quant à la façon de retrouver quels ont été les états de service matière à pension dans les secteurs dont vous avez fait mention. On a toujours dit que ces hommes étaient en disponibilité et prêts à venir travailler à tout moment. Que nous parlions de la période de 1930 ou de 1920, je ne sais pas comment l'on pourrait arriver à établir les faits se rapportant à la situation, soit que les personnes en question n'aient pas eu d'autre emploi ou qu'elles aient été employées provisoirement ailleurs, etc. C'est une question de principe que nous sommes à débattre et le principe qui est en jeu dans ce fonds de pension auquel l'on contribue et qui est fondé sur les vraies années de service. Et le seul moyen d'établir le nombre d'années de service est de compter pendant combien de temps le salaire a été payé. Voilà le seul fait concret que nous puissions obtenir dans la question des crédits de service. Si un homme a été payé pendant une certaine période de temps, en se fondant sur le principe dont je parle, il aurait droit à un crédit de service et, partant, à une pension. Selon votre idée générale, nous ne voyons pas qu'il y ait quelque différence dans les mises à pied, aux années trente.

La baisse de l'emploi au cours des années trente a constitué une période plus spectaculaire que les gens ne l'imaginent, mais le particulier qui a été congédié durant les années vingt ou quarante ne diffère nullement de celui qui a perdu son emploi durant les années trente. On ne saurait s'en tirer avec un principe qui accorderait une préférence à un groupe, même s'il y avait moyen de l'identifier et même si c'était arrivé dans les années trente, je ne crois pas que l'on puisse alors considérer ce groupe d'après le principe conformément auquel sont établies les années de service aux fins du fonds de pension.

M. FISHER: Vous avez bien déclaré qu'au National-Canadien, l'on a prévu le cas d'un homme qui, tout en n'ayant travaillé qu'une journée par mois, a droit à la pension.

M. GORDON: Oui, mais c'est une chose qui avait déjà été établie et cela à cause du fait que nous avons payé cet homme pour une journée. Par exemple, s'il était indiqué dans son dossier que l'homme n'a été payé que pour un jour, disons pour le mois de février, nous accordons le mois entier.

M. FISHER: Mais le problème qui se posait, pour les gens, pendant ces années de dépression, était constitué du fait que la situation était tout à fait unique, il me semble, alors qu'ils pouvaient passer un, deux, trois ou quatre ans même, sans avoir la chance de travailler une journée. Il me semble que nous n'ayons été témoins de ce genre de renvois que tout récemment, lorsque tous les changements se sont produits dans l'organisation de l'emploi. Pourrais-je poser une question ? Serait-il possible de demander à une seule personne qui soit bien renseignée sur les questions de pension, ou qui soit spécialiste en la matière ? (Notre Comité pourrait peut-être faire cette enquête.) d'examiner cette situation particulière et les mises à pied du temps de la dépression, pour formuler ensuite des recommandations à l'intention des chemins de fer.

M. FORBES: Il est une autre considération. Vu la dépression, aux années trente, un homme restait en chômage plus longtemps peut-être qu'à tout autre moment depuis l'existence du National-Canadien. Ces hommes n'ont aucun organisation qui puisse les représenter, du moins c'est ce que je crois entendre.

M. GRILLS: La situation des années trente est tout à fait différente de ce qui s'est produit au cours des huit dernières années. Ce qui est arrivé en 1952 a été attribuable, dans une grande mesure, à l'automatisation; les chemins de fer ont progressé, alors qu'en 1930 la situation avait un caractère national. Elle atteignait un groupe de gens spécial.

M. GORDON: Non, je pense qu'il faudrait faire une mise au point de ce dont nous parlons ici. Nous sommes là à tâtonner et à chercher. Nous éprouvons une sympathie d'un caractère différent à l'endroit de ce groupe des années trente. Outre la difficulté qu'il y a d'identifier ce groupe, toute idée de cette espèce amènerait, je pense, une question de principe pour d'autres fonds de pension. Je doute fort que vous soyez justifiés de faire une loi spéciale au nom des seuls employés du National-Canadien, sans soulever le problème du Pacifique-Canadien ni celui des autres industries. Il ne s'agit pas d'un principe défendable, car il divise la formule fondamentale d'après laquelle les fonds de pension sont administrés, en établissant le principe de la pension d'après les années de service. Monsieur Fisher, il y a eu maintes discussions à ce propos, et très intenses encore, quand nous avons décidé d'admettre cette disposition d'une journée de travail par mois. Nous n'avons pas agi ainsi sans beaucoup d'hésitations et de réflexion, à savoir si nous nous écartions tellement du principe que nous tomberions dans les difficultés. Inévitablement, ce qui arrive lorsque l'on se trouve en face d'une situation et qu'en essayant d'y remédier, une pression donne lieu à une autre situation.

La revision de 1952, touchant la pension, a été un acte d'administration tout à fait volontaire qui s'est produit à un moment où la direction se rendait compte que, de fait, le National-Canadien n'était pas, à vrai dire, à la page. Nous avons étudié d'autres plans, les principes de fonds de pension en général et nous en sommes arrivés à la conclusion que nous pouvions moderniser le plan de pension du National-Canadien au moyen d'un acte d'administration. C'était une chose bien coûteuse et la formule a produit des avantages que les employés de chemin de fer n'avaient jamais rêvé d'obtenir, lorsqu'ils sont entrés au service de la compagnie. Depuis lors, nous avons décidé, à titre de ligne de conduite administrative, de garder notre fonds de pension adapté au progrès et comparable à toutes les conceptions modernes qui ont surgi, dans ce domaine, ces dernières années.

Il y a eu une acceptation beaucoup plus forte du droit de pension et des droits de pensions de toutes sortes, de la part de l'industrie en général depuis les dix dernières années que jamais auparavant. Nous avons observé soigneusement, et je crois que je puis dire que notre fonds de pension, en matière de droits de fonds de pension, se compare très avantageusement à ceux des impor-

tantes sociétés du Canada et des États-Unis. J'ai l'impression que ce serait une erreur et manquer de sagesse que de choisir un groupe particulier et de changer le principe d'administration tel qu'il s'applique à ce groupe. Évidemment, nous sommes toujours bien disposés à étudier toute proposition faite dans ce sens et émanant soit des députés, d'organisations locales ou de n'importe où. Nous sommes toujours prêts à étudier ces propositions et nous gardons constamment le plan en état de revision.

M. BALCER: Monsieur Gordon, connaissez-vous une société ayant un plan de pension particulier s'appliquant à ceux qui ont été mis à pied entre 1930 et 1935 ?

M. GORDON: Je n'en connais pas. De fait, je suis presque certain qu'il n'existe nulle part un fonds de cette espèce.

M. FISHER: Si (et c'est là une longue condition) le parlement prenait l'attitude d'accorder un appui spécial à votre fonds de pension pour régler ce genre de problème, pensez-vous que cela anéantirait le principe dont vous parlez ?

M. GORDON: Je n'aimerais pas prédire la réaction à l'attitude que prendrait le parlement, mais je crois que si ce principe est inséré dans un texte de loi quelconque, ce sera une invitation à d'autres propositions. C'est encore affaire de jugement, mais je ne saurais prédire.

M. FISHER: Il y a deux autres idées. Il y a une couple d'années, vous aviez établi une limite du temps mis à la disposition des gens pour faire leur choix. Avez-vous songé à rétablir cette condition, en infligeant une pénalité à ceux qui n'auront pas fait leur choix à temps, et à la coordonner avec une sorte d'action coopérative, avec les syndicats de crédit ou autre organisation de même nature ayant trait aux employés du National-Canadien, de façon qu'il y ait possibilité ou chance concertées pour les employés qui ne se sont pas décidés d'un côté ni de l'autre, parce qu'ils ne disposaient pas de l'argent nécessaire. J'ai pensé à une pénalité de dix dollars par mois, peut-être.

M. GORDON: Si nous allions rétablir la condition, je n'aimerais pas qu'il y eût une pénalité. Nous avons déjà proposé deux options : la première en 1952, quand nous avons procédé à la première revision de la caisse et à l'autre, en 1959. Nous avons alors entrepris une campagne active, avec l'aide de la plupart des syndicats, je pense, mais je vais prier M. Tarr, vice-président et secrétaire du National-Canadien, de dire quelques mots à ce sujet. Il est président du bureau des pensions, et j'aimerais l'entendre dire au Comité ce qui s'est passé pendant la dernière campagne, lorsque nous avons repris l'idée des deux options.

M. R. H. TARR *(vice-président et secrétaire du National-Canadien)*: Pour en arriver à l'adoption des mesures de 1959, nous, du bureau des pensions, avons procédé à une revision complète de l'expérience acquise au moyen du plan de 1952, et les représentants ouvriers qui faisaient partie du bureau ont fait diverses propositions qui étaient venues à l'esprit des employés et se rapportant aux changements possibles dans le plan. Il y a eu discussion détaillée. La principale chose qui a retenu l'attention de tous a été la difficulté qu'il y a à atteindre les employés, vu le fait que la moitié d'entre eux ne s'étaient pas prévalu de l'avantage antérieur d'adhérer au nouveau plan. C'est la raison pour laquelle il a été recommandé que la contribution au plan de 1959 fût obligatoire et qu'il y eût une campagne vraiment intense pour intéresser les employés qui ne participaient pas à se rallier au nouveau plan.

Des équipes administratives ouvrières ont été formées qui ont entrepris une campagne des plus actives. Il y a eu des entrevues individuelles avec les employés et, comme l'a dit M. Gordon dans son mémoire, environ 32,000 employés ont été transférés.

M. FISHER: Je sais qu'il s'est agi d'une campagne générale qui a accompli du bon travail, mais bien des gens ont prétendu et peut-être auriez-vous quelques remarques à faire là-dessus, que le succès avait été, en proportion, plus grand parmi le personnel sédentaire que parmi le personnel itinérant, la raison de cet état de choses ayant été qu'il est plus difficile de communiquer avec le personnel itinérant, vu la nature de l'emploi. On ne pouvait grouper ces gens dans une assemblée pour analyser complètement la situation devant eux. Est-ce une opinion sensée que de croire que le succès a été plus grand parmi le personnel sédentaire que parmi le personnel itinérant, vu la nature de l'emploi ?

M. TARR: Je ne saurais me prononcer à ce sujet. En tout cas, nous avons fait une analyse afin d'établir si certaines catégories avaient décidé de ne pas contribuer. Nous n'avons pas réussi et j'ai eu l'impression que tant pour la campagne de 1952 que pour celle de 1959 le personnel itinérant avait apporté une contribution plus élevée au nouveau plan.

M. FISHER: Que pensez-vous du problème des arrérages, particulièrement pour les employés qui ne gagnent pas beaucoup ? On m'a cité le cas de personnes qui, vu l'état de leurs finances, ne pouvaient trouver l'argent nécessaire pour payer les arrérages.

M. GORDON: Ils pouvaient quand même accepter l'option et s'engager à faire des paiements de temps à autre, selon leurs moyens. De cette façon, ils pouvaient garder leur option.

M. TARR: La plupart d'entre eux contournent la difficulté en versant une contribution additionnelle de deux ou trois pour cent de leur salaire. L'autre chose que nous avons soulignée pendant la campagne a été qu'il n'était pas nécessaire de payer la différence en entier pour améliorer leur statut de pension. Si, au moment de la retraite, il restait encore un arrérage, ils pourraient recevoir une pension réduite en proportion, et ils se trouveraient encore dans une meilleure situation que s'ils n'avaient rien contribué du tout.

M. FISHER: Il y a le cas d'un employé mis à pied à l'âge de 61 ans. Il y en a un certain nombre dans cette catégorie. S'il avait été en mesure de payer la somme de $3,100 en arrérages, il aurait maintenant droit à une pension de 89 dollars par mois. Etant incapable de le faire, il reçoit maintenant une pension de $19.90 par mois. Il y a plusieurs exemples du même genre qui m'ont conduit à soulever ce point.

M. TARR: Oui, il y a eu des cas semblables.

M. FORBES: Monsieur le président, il est quelques questions spécifiques que vous ne m'avez pas permis de soulever.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est précisément ce que j'allais dire. Il y a des gens qui attendent patiemment, monsieur Fisher. Je pense que M. Broome et M. Carter ont des questions à poser.

M. BROOME: Merci, monsieur le président. Quelques mémoires laissent entendre que le fonds renferme une énorme somme et que, conséquemment, cet argent pourrait être considéré comme une caisse de bien-être. Je pense que vous, monsieur Gordon, devriez mettre les choses au point en déclarant que ce plan a été établi sur une base actuarielle et que vous avez eu à garantir la somme de 325 millions de dollars, à cause des engagements à venir. Je pense que c'est une chose dont on a oublié de tenir compte. C'est une chose sur laquelle il faudrait appuyer, du point de vue des chemins de fer.

M. HORNER *(Acadia)*: M. Broome a-t-il raison ?

M. GORDON: Tout à fait. Vu qu'il y a une grosse somme d'argent dans le fonds de pension, les gens sont portés à croire que cet argent devrait servir. Mais le fonds est établi sur une base actuarielle. Comme on l'a dit hier, sur une base actuarielle, il est insuffisant au sens technique. Avec 325 millions de dollars,

il n'y a aucun risque, car la compagnie a garanti ces engagements éventuels. La pension des hommes n'est donc jamais en danger, aussi longtemps que le National-Canadien tient bon.

M. BROOME: Sur une base actuarielle, il y a 325 millions de dollars que la compagnie a dû garantir pour que ce soit une entreprise de tout repos.

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: L'autre question se rapporte à une déclaration en page 7 :

> Au National-Canadien, les conditions actuelles de la pension, dans l'ensemble, se comparent avantageusement avec celles du Pacifique-Canadien et autres employeurs canadiens. En ce qui concerne la façon d'établir les années de service aux fins de la pension, le plan du National-Canadien et celui du Pacifique-Canadien sont identiques.

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: C'est à compter de 1959. Les conditions étaient-elles les mêmes dès 1952 ?

M. TARR: Non, elles le sont devenues en janvier 1959.

M. BROOME: Y avait-il beaucoup de différence ?

M. TARR: Oui. Auparavant, nous marchions selon le principe d'allouer une journée pour n'importe quel mois de l'année.

M. GORDON: Du mois de juillet 1942 jusqu'à 1959, le principe d'une journée par mois était en vigueur. Ce que nous avons fait en 1959 a été de rendre le plan applicable à tous dans le service, et en tout temps. C'est-à-dire que nous avons supprimé la date restrictive.

M. BROOME: C'est ainsi que vous vous êtes mis sur le même pied que le Pacifique-Canadien ?

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: Et aussi sur le même pied que la Loi sur les pensions de retraite des chemins de fer des États-Unis ?

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: Y avait-il des anomalies se rapportant à votre plan et à celui du Pacifique-Canadien, ces premières années ?

M. GORDON: Oui. Leur plan était obligatoire, et non le nôtre. Après notre revision de 1959, nous l'avons rendu obligatoire pour les nouveaux employés. Je crois qu'au Pacifique-Canadien, cet état de choses existaient depuis 1937.

M. BROOME: Êtes-vous d'avis que la direction était en faute, dans ce cas, parce que les gens sont bêtes et les plans de pension sont bons. Au moment où les gens déboursent de l'argent, ils ne prévoient pas les avantages qu'ils en retireront plus tard. Il appartient à la direction de fixer des conditions qui ne soient pas de nature à laisser dans une situation où des employés ayant de longues années de service peuvent prétendre qu'ils ont passé leur vie à l'emploi du chemin de fer, en admettant qu'ils ne soient pas destitués, et demander ce que l'on entend faire à ce propos.

M. GORDON: Vous avez raison. Nous avons réfléchi bien longtemps. En rendant la contribution obligatoire, les gens en sont touchés. Mais nous en sommes venus à la conclusion qu'il s'agissait d'une obligation de la part de la direction.

M. BROOME: Il eut été préférable de prendre la décision bien avant.

M. GORDON: Oui, je le pense.

M. BROOME: Je veux passer à l'autre point, pour ce qui a trait au privilège de transfert, qui constitue, je pense, un élément souhaitable. Elle fait disparaître ce que je crois être une injustice, dans le cas d'un homme qui aurait droit

à sa pension dans deux ans, alors que quelque chose survient qui l'oblige à quitter son emploi pour une raison quelconque. Ce devrait être surtout un placement. Je ne crois pas que le fonds en serait atteint du point de vue actuariel.

M. GORDON: C'est ce que nous considérons depuis longtemps. La seule façon d'appliquer le transfert est que le gouvernement se charge d'établir le fonds.

M. BROOME: S'il y a remboursement, il y a aussi transfert, n'est-ce pas ?

M. GORDON: Non. Le remboursement signifie tout simplement que si un homme s'est assuré des droits de pension jusqu'à une certaine date, lorsqu'il quitte le service, nous nous engageons à lui verser cette pension quand il atteindra l'âge de la retraite. La portabilité, c'est le transfert, ce qui soulève un autre point.

M. BROOME: Je sais, mais, de fait, il s'agit de transfert en ce sens qu'au moment de quitter, la pension est de 80 dollars et puis il entre au service d'une autre compagnie. Les choses devraient alors être arrangées de façon à tenir compte de ce fait.

M. GORDON: Non.

Mlle LAMARSH: Sûrement pas. Si un homme quitte son emploi au chemin de fer et s'en va ailleurs, tout en ayant sa pension du chemin de fer à l'âge de 65 ans, de 63 à 65 ans, il faudrait une somme fabuleuse au nouvel employeur pour combler la différence.

M. BROOME: Non, il faut calculer au pourcentage.

M. GORDON: Mlle LaMarsh a tout à fait raison, c'est le nouvel employeur qui est atteint. Le placement ne fait que fixer nos obligations jusqu'au moment où l'employé s'en va. A un certain âge, mettons 63, s'il quitte son emploi et s'en va ailleurs, le transfert veut dire que ses droits de pension seront transférés au fonds de pension du nouvel employeur qui va se charger de voir à ce que le montant de la pension qu'il aurait eue s'il avait gardé son premier emploi jusqu'à 65 ans lui soit versée lorsqu'il atteindra 65 ans. Cela coûterait au nouvel employeur beaucoup d'argent.

M. BROOME: Mettons que ce soit 1½ p. 100 par année de service. Si l'homme est âgé de 63 ans et s'il a 24 années de service alors, au taux de 1½ p. 100, cela fait 36 p. 100 de son salaire.

M. GORDON: Il n'y a rien au monde qui puisse empêcher le nouvel employeur de faire ce qu'il veut.

M. BROOME: Voilà ce que je veux dire.

M. GORDON: Tout est fait de plein gré, mais le transfert est proposé à titre de droit, pour ainsi dire, et cela ne peut se faire autrement que par l'entremise d'un fonds national.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau ici même à 2 heures et demie, cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

JEUDI 22 juin 1961.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre. M. Horner est là. Voulez-vous commencer, monsieur Horner et ensuite monsieur MacFarlane ?

M. HORNER *(Acadia)*: Merci d'avoir remarqué ma présence.

Voici ma première question au sujet des pensions : Ai-je raison de penser que depuis la revision de 1959, une personne peut maintenant, quelles que soient ses années de service, prendre sa retraite et recevoir sa pension y compris la part que la compagnie a contribuée ?

M. TARR: Soit la retraite normale.

M. HORNER *(Acadia)*: Qu'il s'agisse de retraite ou de renvoi.

M. TARR: D'après le règlement des pensions, il faut certaines conditions pour qu'elle soit payable à quelqu'un qui prend sa retraite avant 65 ans.

M. HORNER *(Acadia)*: Je vois. Toutefois, si ses années de service sont achevées, il n'y a aucun temps fixé pour qu'il reçoive la pension.

Le VICE-PRÉSIDENT: Parlez-vous de la pension ou bien de la façon dont il peut retirer ses contributions à cette pension ?

M. HORNER *(Acadia)*: Je parle de la pension.

M. TARR: Les choses vont plus loin que cela.

Un règlement a été passé, il y a quelques mois, prévoyant les pensions différées, autrement dit, un placement. Selon ce règlement, un homme ayant 15 années de service et dont les années de service, ajoutées à son âge, donnent un total de 60 et plus, et si ses années de service sont terminées, quelle qu'en soit la raison, il a droit à une pension différée. Cette condition est fondée sur une formule se rapportant à ses années de service, et la pension devient payable à l'âge de 65 ans.

M. HORNER *(Acadia)*: Je comprends, mais le point qui me paraît quelque peu embrouillé est celui-ci : Supposons une personne n'ayant que 5 ou 6 années de service et qui est mise à pied. Cette personne a tout de même contribué au fonds de pension depuis son entrée en service. Est-elle en mesure de retirer une pension ?

M. TARR: Dans ce cas, si elle est à la fin de ses années de service, elle aurait droit au remboursement de ses contributions, plus l'intérêt.

M. HORNER *(Acadia)*: Je vois. Quant à la question de sa mise de fonds, advenant le décès du pensionné, pourquoi sa veuve ne retire-t-elle pas toute la pension, ou ne continue-t-elle pas à recevoir une pension ?

M. GORDON: La même que son mari ?

M. HORNER *(Acadia)*: S'il reste de l'argent.

M. GORDON: De façon générale, les avantages de la pension sont que la veuve reçoit la moitié de la pension qui était versée au mari.

M. HORNER *(Acadia)*: Jusqu'à la mort de la veuve ?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: Autrement dit, le pensionné en profite ou bien ses héritiers ?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: Et elle s'appliquerait aussi à ses héritiers, si sa veuve l'avait précédé.

M. GORDON: Non.

M. TARR: Le paiement est garanti pour dix ans, à compter de la date de la retraite. En d'autres termes, si le pensionné mourait et sa femme aussi, les prestations payables à la veuve se continueraient aux héritiers pendant le reste de la période de dix ans. Il y a aussi une disposition prévoyant que si la pension payée n'atteint pas le montant que l'employé a lui-même payé, toute différence doit être versée à la succession.

M. HORNER *(Acadia)*: J'ai une autre question qui a déjà été posée et qui se rapporte à l'article 2 (c). Si une personne prend sa retraite avant 65 ans, mettons 60 ans, l'on tient compte dans le calcul de sa pension du nombre d'années écoulées entre le moment où il se retire et l'âge de 65 ans. Je crois qu'il est un élément qui fait en sorte que la pension est réduite, si la personne prend sa retraite avant le temps voulu.

M. TARR: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: Pourquoi, particulièrement ?

M. TARR: C'est, à vrai dire, une réduction actuarielle témoignant de la période plus longue pendant laquelle la pension est payable.

M. HORNER *(Acadia)*: Est-ce alors qu'il reçoit sa pension ou encore l'obtient-il s'il se retire à 60 ans ?

M. TARR: Oui, il reçoit sa pension dès lors.

M. HORNER *(Acadia)*: La raison pour laquelle je demande ces renseignements est que je songe au cas de quelques employés qui ne sont pas en très bonne santé, mais ne veulent pas prendre leur retraite, à cause de cette disposition. Ils veulent continuer à travailler jusqu'à 65 ans; afin de recevoir la pleine pension. A certains moments, j'ai pensé qu'il eût été préférable, vu leur mauvaise santé et mieux aussi pour le National-Canadien et pour les jeunes qui arrivent dans le service, si les aînés se retiraient plus tôt, mettons à 60 ans. S'il n'y avait pas eu cette réduction de leur pension, je pense qu'ils se seraient retirés. A-t-on considéré la chose de cet angle et quels seraient les frais dans ce cas ?

M. TARR: Non. Évidemment s'il s'agit vraiment d'un cas d'incapacité physique, la retraite est possible sans réduction.

M. HORNER *(Acadia)*: Je sais un cas où la chose s'est produite.

M. GORDON: Voilà le cas.

M. HORNER *(Acadia)*: Une personne était en congé de maladie et on l'a mise à la retraite. Il est certain qu'il doit y avoir nombre de cas tombant dans une catégorie où il est difficile de déterminer s'il s'agit d'une incapacité. Rien n'empêche que, dans une certaine mesure, la personne peut être en mauvaise santé et continuer à faire son travail. En réduisant à 60 ans la limite d'âge, et je ne veux nullement que quelqu'un prenne sa retraite à 60 ans, mais plutôt qu'il soit permis de le faire sans réduction de la pension.

M. GORDON: Dans ce cas, chacun prendrait sa retraite à 60 ans.

M. HORNER *(Acadia)*: Peut-être pas.

M. FORBES: La pension n'égalerait pas son salaire.

M. GORDON: Non, mais il pourrait prendre sa pension dans ces conditions, à l'âge de 60 ans, il ne perd rien en le faisant, puis il peut obtenir un autre emploi.

M. FORBES: Mais qui prendrait à son service une personne de 65 ans. Il y a eu des cas de ce genre pendant les années trente. Lorsqu'ils atteignent l'âge de 65 ans et qu'ils reçoivent de 30 à 35 dollars par mois, qui va leur confier un emploi ? Vous n'engageriez personne ayant l'âge de 65 ans ?

M. GORDON: Oui, si c'est un bon employé.

M. FORBES: Quelle définition donnez-vous d'un bon employé ?

M. HORNER *(Acadia)*: Sur ce dernier point, je me rends compte qu'il y a des complications tout de même, si une personne peut prendre sa retraite à 60

ans sans que sa pension en soit fortement réduite, il est possible que ce départ favorise la venue d'hommes plus jeunes.

M. GORDON: Vous voyez, il y a cet avantage. On peut se retirer à 60 ans et la différence présuppose un examen actuariel pour déterminer la valeur de la pension qui va s'étendre sur une plus longue période. Supposons que l'homme meurt à 75 ans. S'il s'était retiré à 65 ans, la pension lui eut été versée pendant dix ans. Et s'il quitte son emploi à 60 ans, il reçoit une pension pendant 15 ans, ce qui change tout à fait la somme à payer.

M. BROOME: M. Horner soumettrait-il son argument à messieurs les sénateurs ?

M. HORNER *(Acadia)*: Je suis très en faveur d'une réforme du Sénat, si c'est là ce que vous voulez insinuer.

J'ai encore une question. Elle a trait au 1 p. 100 et à la façon graduelle dont la proportion monte jusqu'à 1½ p. 100. Pourriez-vous donner au Comité une idée de l'augmentation dans le coût qui serait nécessaire, s'il y avait 1½ p. 100 sur toute la ligne. Serait-ce considérable ?

M. GORDON: Avez-vous fait ce calcul ?

M. TARR: Nous n'avons jamais essayé.

M. GORDON: Il y aurait aussi évidemment une augmentation des frais pour les particuliers, sur une base contributive.

M. HORNER *(Acadia)*: N'est-il pas prohibitif de contribuer maintenant plus que 5 p. 100, en vertu du plan de 1959 ?

M. GORDON: Mais si les avantages sont plus grands, le taux de contribution doit aussi augmenter.

M. TARR: La contribution est de 5 p. 100.

M. HORNER *(Acadia)*: Il faut qu'il en soit ainsi ? Ni plus, ni moins ?

M. GORDON: Non.

M. HORNER *(Acadia)*: Vous pouviez autrefois contribuer plus que 5 p. 100.

M. TARR: Oui, d'après l'ancien plan.

M. GORDON: La contribution a été jusqu'à 10 p. 100, mais, dans ce cas, le particulier contribuait plus que la proportion égale de 5 p. 100.

M. HORNER *(Acadia)*: Pensez-vous que si cela augmentait à 1½ p. 100 pour chaque année de service admissible, votre propre contribution doive augmenter de 6 ou 7 p. 100, au moins ?

M. GORDON: M. Tarr me rappelle que nous avons discuté cette question. Peut-être a-t-il quelque chose à dire à ce propos.

M. TARR: On a discuté assez longuement du taux auquel il faut calculer la pension, au comité des pensions, à l'époque où nous préparions le plan de 1959. De façon générale, je crois qu'il est admis que, dans ce plan, tout comme dans tout autre plan de pension contributif, ce que coûte les changements est plus ou moins partagé également entre les employés et la compagnie. Ce que nous avons jugé important a été de convaincre plus d'employés à contribuer, ce qui nous a amenés à entreprendre la compagne qui a été si réussie. Des changements apportés, à ce moment-là, destinés à augmenter la pension et à améliorer les autres avantages auraient fait monter considérablement les frais. Et il aurait alors fallu probablement augmenter le taux de contribution des employés pour absorber une partie de l'augmentation des frais.

Je pense qu'en général, le point de vue du comité des pensions a été que, vu que le principal objectif était d'amener les gens à participer, il n'était pas sage, à ce moment-là, de faire des changements qui auraient entraîné une augmentation du taux de contribution, puisque les gens que nous voulions convain-

cre de contribuer devaient avoir pour la plupart, manqué des contributions ce qui pouvait signifier qu'ils devaient contribuer plus que 5 p. 100. En ajoutant quoi que ce fût à cela, nous aurions décourager les gens à participer, ce qui aurait pu anéantir le principal but de la revision.

M. HORNER *(Acadia)*: Je comprends parfaitement l'idée. Vous avez maintenant un plan contributoire et ceux qui n'ont pas accepté d'en faire partie dès le début ne le peuvent plus maintenant, si je comprends les règlements.

M. TARR: Oui, mais plusieurs d'entre ceux qui en ont fait partie paient encore des arrérages. Ils ont payé un gros montant, l'an dernier, vu le fait que ces arrérages s'étendaient sur une longue période.

M. HORNER *(Acadia)*: S'il y avait augmentation de 1 à 1½ p. 100, il faudrait encore augmenter les contributions ?

M. TARR: Peut-être, mais je n'en suis pas certain.

M. MCFARLANE: Quel taux d'intérêt est payé sur les contributions que versent les employés ? Je veux dire dans le cas où il faille rembourser ?

M. TARR: 3 p. 100.

M. MCFARLANE: Je veux poser une couple d'autres questions. Dans le cas d'un homme qui est en mauvaise santé et qui obtient un certificat de son médecin, est-il possible qu'il bénéficie de la pension entre 60 et 65 ans, sans que le montant en soit réduit ?

M. TARR: Il faut que le certificat soit donné par notre médecin en chef. Dans ce cas, la pension est accordée sans réduction.

M. MCFARLANE: Je ne veux qu'éclaircir quelques points. En supposant qu'un homme soit mis à pied à 60 ans, y a-t-il un arrangement quelconque au moyen duquel il puisse verser au fonds de pension l'équivalent de ce qu'il aurait payé s'il avait travaillé jusqu'à 65 ans, afin de s'assurer sa pension ?

M. TARR: Non.

M. MCFARLANE: Y a-t-il eu des demandes dans ce sens, que l'on aurait considérées ?

M. TARR: Voilà précisément le point dont on a discuté ce matin, n'est-ce pas ? Il est question d'obtenir un crédit de pension pour le temps pendant lequel un homme a été mis à pied.

M. MCFARLANE: Non. Ce que je veux dire est que l'homme verserait quand même au fonds de pension une somme équivalente au montant des contributions qu'il aurait faites en continuant à travailler.

M. GORDON: Comme je l'ai dit, ce matin, le principe du fonds de pension est fondé sur les années de service. L'employé verse au fonds de pension d'après un calcul des années pendant lesquelles il a été au service du chemin de fer et le temps pour lequel il a été payé.

M. MCFARLANE: J'ai une autre question. Je vois que le plan de pension, jusqu'à 1959, n'était pas obligatoire. Maintenant permettez-moi de faire une comparaison. En 1937, le Pacifique-Canadien a mis cette condition obligatoire pour l'entrée en service. Y a-t-il une raison pour laquelle on a mis autant de temps à faire la même chose au National-Canadien ?

M. GORDON: J'imagine que ce n'était qu'une différence d'opinions. Je crois avoir expliqué précédemment, en réponse à une question posée au moment où nous parlions des résultats financiers, à propos de notre bilan, qu'il était dans l'intérêt de la compagnie de ne pas rendre la contribution obligatoire. Moins il y avait de gens contribuant au fonds de pension, moins les frais étaient élevés pour la compagnie.

Comme je l'ai expliqué, ce matin, on a entrepris une campagne, pour ainsi dire, pour apprendre aux gens quels étaient leurs droits et les inciter à parti-

ciper au fonds de pension. La direction actuelle est d'avis qu'il est préférable que les gens connaissent leurs droits et qu'on les encourage à les exercer plutôt que d'entendre constamment la même rengaine de la part de ceux qui ont de longues années de service et qui n'ont pas de pension, bien que nous ayons une réponse parfaitement logique à offrir : "Vous n'avez pas pris avantage du plan et c'est votre faute." La réponse n'est pas très bonne et nous croyons qu'en pratique un homme qui a été à l'emploi du chemin de fer pendant 30 ou 40 ans peut s'attirer beaucoup de sympathie, surtout s'il oublie de mentionner qu'il ne s'est pas prévalu de son droit de participer au fonds de pension et que c'est la raison pour laquelle il n'a pas de pension. Si j'avais eu l'autorité en 1937 et si j'avais su ce que je sais aujourd'hui, j'aurais rendu le plan obligatoire.

Je devrais dire qu'il y a autre chose qui nous a mis dans une situation plus embrouillée, si je peux employer ce qualificatif, que le Pacifique-Canadien, parce que nous avons hérité de plusieurs arrangements de pension des parties composantes de divers chemins de fer. Dès ses débuts, le Pacifique-Canadien a eu un plan intégré, alors que nous en avons eu une demi-douzaine et toute l'affaire a été complètement enchevêtrée.

M. McFARLANE: Tout ce que je veux dire est que si, il y a plusieurs années, on avait fait de ce plan une condition obligatoire pour entrer en service, nous n'aurions pas autant de difficultés maintenant.

M. GORDON: Je vous le concède. A ce propos nous facilitons les choses pour la direction future en rendant le plan obligatoire, à cette heure. Tous ceux qui n'ont pas voulu s'en prévaloir, disparaissent et tous les employés finiront par faire partie du fonds de pension.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Puis-je demander si ces observations ont été faites auprès du comité des pensions dans le sens de celles dont les députés ont été l'objet, comme l'a laissé entendre M.Forbes, ce matin ?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je pense que les remarques de M. Forbes au nom de M. Folliott ont été bien utiles et peut-être M. Gordon aimerait-il les considérer en détail, si vous le voulez bien.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Ces mêmes observations ou d'autres semblables ont-elles été faites au bureau des pensions, à un certain moment ?

M. GORDON: Celles-là en particulier ne nous sont pas venues.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Ni d'autres semblables ?

M. GORDON: Bien des observations nous ont été faites, mais celles dont vous parlez ne nous sont pas parvenues.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Tout en sachant bien que les séances du bureau sont sans doute confidentielles, y a-t-il eu quelques tendances à la divergence de vues entre les représentants de la main d'oeuvre et la direction, à ce propos ?

M. GORDON: M. Tarr peut répondre à cette question.

M. TARR: Lorsque nous avons repris l'étude du plan, en 1957, . . .

Le VICE-PRÉSIDENT: Voulez-vous parler un peu plus fort, monsieur Tarr ?

M. TARR: . . . ce qui a amené la revision de 1959, nous avons demandé aux membres du comité des pensions de nous mettre au courant de ce qui inquiétait les gens afin de pouvoir en parler, de voir ce que nous pouvions faire, et si nous pouvions nous entendre sur ce qui était raisonnable. La chose dont il a été question ce matin et qui concerne les années de service a été longuement discutée et le changement que nous avons fait en appliquant, pour la période antérieure à 1942, le crédit d'un mois pour n'importe quel mois pendant lequel un employé aurait travaillé au moins une journée, a été chaleureusement accueilli par tous les membres du bureau des pensions. Les représentants de la main

d'oeuvre se sont montrés enchantés de ce changement propre à augmenter les avantages. En toute honnêteté, je puis dire qu'ils ont trouvé raisonnable la mesure que nous avons prise.

En ce qui concerne le pourcentage de la pension, j'ai déjà exprimé le point de vue du bureau des pensions à ce sujet. Je crois pouvoir dire qu'il n'y a pas eu de différence d'opinion là-dessus.

Un autre point de ce document est la question du crédit à accorder pour le temps pendant lequel un employé s'absente à cause d'une blessure, pour laquelle il est indemnisé par la Commission des accidents du travail. La question a été soulevée et une disposition a été insérée dans le règlement, afin de régler l'affaire.

Un autre point du mémoire est la question des droits acquis. Cette affaire a été étudiée longuement, non pas au moment de la revision de 1959, mais subséquemment.

La question de la retraite à 60 ans, dont on a déjà parlé, pour autant que je sache, n'a pas été soulevée.

Quant à l'autre point, celui de l'esprit dans lequel les discussions ont eu lieu, il n'y a jamais eu de marchandage ni de négociations. Nous nous sommes tous réunis pour décider des points faibles du plan de pension et des remèdes à apporter. Il n'a jamais été nécessaire de voter, etc. La discussion se continue toujours au même rythme.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je remarque les observations de la main d'oeuvre sur la question de la continuité des années de service. Il en est une de la part du personnel sédentaire, et je me suis demandé si cette dernière catégorie d'employés était plus atteinte par la continuité du service que le personnel itinérant ?

M. TARR: Les membres du bureau des pensions sont choisis par l'association générale des présidents parmi ses propres membres, et j'ignore de quelle façon se fait l'élection.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'association générale des présidents comprend-elle les présidents des employés itinérants ?

M. TARR: Oui, toutes les organisations.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Ces membres restent-ils en fonction continuellement ? Y a-t-il un terme à leurs fonctions ? A quels intervalles les change-t-on ?

M. TARR: On a coutume de laisser les mêmes gens en fonction.

M. GORDON: Jusqu'au moment où ils prennent leur retraite.

M. TARR: Au fait, d'ordinaire, les membres sont élus à la vice-présidence, après quoi ils ne peuvent plus être membres. Alors ils sont remplacés.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous n'avez pas votre mot à dire à ce propos ? C'est une affaire de choix de la part des syndicats ?

M. TARR: Oui.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Dans le même ordre d'idées, y a-t-il une différence entre le personnel sédentaire et le personnel itinérant, en ce qui concerne ces observations faites à propos de la continuité dans le service ?

M. TARR: Non, pas que nous sachions. Il est à prévoir que le point de vue que nous obtenons constitue le sentiment unanime de l'association générale des présidents. Il se peut qu'il y ait divergence au sein de l'association, mais nous ne sommes jamais au courant.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avant que M. McPhillips ne commence et après la question de M. Browne, si un bureau local est d'avis qu'il y a une injustice dans le

système de pension et en avertit le comité des pensions, celui-ci prend-il en considération les observations qui lui sont faites ?

M. TARR: Normalement, nous croyons que ces observations doivent se faire par l'entremise des représentants de l'association générale des présidents.

Le VICE-PRÉSIDENT: En supposant que ces remarques, que plusieurs d'entre nous ont reçues, aient été envoyées non pas par l'entremise du président général, mais directement à votre bureau, y aurait-on répondu ?

M. TARR: Il est certain que nous répondons à toutes les lettres que nous recevons. De façon normale, nous nous attendons qu'il en sera question à la réunion du bureau des pensions.

M. MCPHILLIPS: J'aimerais savoir ce qui est advenu des fonds de pension des compagnies Grand-Tronc et Canadien-Nord. De quelle façon ont-ils été transportés dans le plan de pension du National-Canadien ? Y ont-ils été transportés ?

M. TARR: Un fonds du Grand-Tronc a été institué dès 1874. En 1907 nul nouveau membre n'était accepté. J'ignore pour quelle raison. C'était bien longtemps avant l'avènement du National-Canadien. De toute façon, le plan a continué de fonctionner pour ceux qui y avaient adhéré. Ils sont maintenant tous à la retraite, et il y en a encore quelques-uns qui reçoivent leur pension.

M. MCPHILLIPS: Mais ces fonds n'ont jamais été ajoutés à celui dont il est question ici même ?

M. TARR: Non.

M. MCPHILLIPS: Y en avait-il un aussi au Canadien-Nord ?

M. TARR: Je ne le crois pas.

M. MCPHILLIPS: D'après le plan du National-Canadien, y a-t-il un montant payable au décès ? Lorsqu'un pensionné meurt, y a-t-il une allocation pour les funérailles, etc. ?

M. TARR: Non. La veuve reçoit la moitié de la pension jusqu'à sa mort.

M. MCPHILLIPS: Dans quelques-unes des successions qui passent par mon bureau, j'ai vu qu'il était question de pensions du Grand-Tronc. A leur mort, on recevait une somme d'argent, environ deux cents dollars, soit une somme quelconque payée à titre de frais funéraires.

M. TARR: Ce n'était pas en vertu du plan de pension. Il s'agissait d'une assurance ou quelque chose du genre.

M. MCPHILLIPS: Parlons des employés du Grand-Tronc. Vous dites que leur plan n'a jamais été fusionné à un autre, mais ils reçoivent le même montant que ceux du National-Canadien.

M. TARR: Ils reçoivent le montant qui leur est dû conformément au plan.

M. MCPHILLIPS: Ils ne reçoivent pas nécessairement le même montant que les pensionnés du National-Canadien.

M. TARR: Non. Il ne reste plus que 56 pensionnés.

M. MITCHELL: Je n'ai pas pu assister à la séance de ce matin. Il se peut que ma question ait déjà été posée : Le National-Canadien a-t-il un plan transportable ?

Le VICE-PRÉSIDENT: Il a été longuement question de cette affaire juste avant l'ajournement. Je pense qu'il a été expliqué en détail que leur plan n'est pas transportable, mais qu'il y a maintenant des droits acquis. En d'autres termes, après un certain temps, les employés ont un droit absolu dans le fonds de pension. Quoi qu'il en soit, il n'est pas transportable en ce sens qu'il ne saurait être transporté à une autre compagnie.

M. GORDON: Le droit acquis est la promesse qu'au moment où il quittera son emploi, il sera assuré d'une pension pour le nombre d'années de service qu'il

aura accumulées à ce moment-là et payable à l'âge de la retraite, soit 65 ans. Cette pension payable à 65 ans, il la porte pour ainsi dire avec lui. Et c'est ce qui constitue le droit acquis.

M. MITCHELL: L'une des propositions pour le budget était que votre chemin de fer était à considérer ce genre de pension.

M. GORDON: Nous n'y pouvons rien. Nous ne représentons qu'un côté de l'affaire. Du moment que nous prenons des mesures pour lui faire verser sa pension, c'est un point de gagné. C'est le nouvel employeur qui entre en jeu maintenant. Je ne vois qu'un moyen d'avoir un mode de pension transférable, ce serait d'avoir un fonds national qui serait administré par le gouvernement et d'établir une loi qui rendrait la pension obligatoire pour tous; ainsi, si un employé quittait le service de l'employeur «A» pour entrer au service de l'employeur «B», ses droits relatifs à son service chez l'employeur «A» seraient assurés par le fonds national.

M. BROOME: Ce à quoi je voulais en venir ce matin, c'est qu'à toutes fins pratiques, pour que nous ne nous attachions pas à la valeur sémantique du mot «tranférabilité», si une personne occupe un emploi pendant trente ans et reçoit une pension, si elle a acquis des droits, peu importe qu'elle travaille dans trois compagnies ou non. En fin de compte, elle aura la même pension que si elle avait travaillé pour un seul employeur. Ainsi, à toutes fins utiles, le système que vous établissez comporte la transférabilité.

M. GORDON: Oui, du moins en ce qui nous concerne.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il contient certains éléments de transférabilité.

M. FISHER: J'ai posé une question, n° 385, à la Chambre, question se rapportant au rétablissement de la pension des chemins de fer Nationaux du Canada. Je n'ai pas obtenu une réponse très satisfaisante en ce qui a trait à ma sixième question. Il s'agit là d'un problème difficile, concernant les personnes obligées de quitter le service. Je suppose un exemple : un homme mis à pied, en 1947 ou 1948, est resté quatre mois en dehors du service et a perdu ses droits à la pension à cause des exigences. Depuis lors, la période a été portée à deux ans mais n'a pas d'effet rétroactif. Aussi, ce matin, lorsque vous avez parlé d'un principe stable, je me demandais si on n'enfreignait pas le principe de stabilité dans un cas de ce genre. En ce qui concerne le National-Canadien, si je comprends bien, il y a des employés pour qui ce problème se pose en ce qu'ils n'ont pas droit à la pension au cours des périodes de retrait du service. Voici quelle était ma question n° 5 :

> Si, à l'occasion, cette période de retrait du service a été prolongée en vue d'accorder aux employés des avantages propres à favoriser leurs droits à la pension, a-t-on fait bénéficier de cette extension les employés qui en avaient été antérieurement privés lorsque la période de retrait du service était plus courte ?

Et voici la question n° 6 :

> Sinon, pour quelle raison ?

Et voici la réponse aux questions 5 et 6 :

> Comme il est mentionné ci-dessus, les dispositions entrées en vigueur le 1er janvier 1952 s'appliquent seulement dans le cas de suspension ou de congédiement survenus après le 31 décembre 1951.

Il me semble qu'il y a ici une anomalie et je voudrais bien que l'on me donne des explications.

M. TARR: Jusqu'à la date que vous avez mentionnée, il était établi, d'après le règlement de la compagnie, que si une personne congédiée, non rétablie dans son emploi ni réembauchée en moins d'un an, était plus tard réembauchée ou rétablie dans son emploi, elle l'était à titre de nouvelle employée.

M. FISHER: Maintenant, la période est de deux ans.

M. TARR: A partir de la date que vous avez mentionnée, cette période a été portée à deux ans. Autrement dit, si la personne est en retrait du service pendant moins de deux ans, une fois réembauchée, elle ne perd pas ses droits.

M. FISHER: N'y a-t-il pas conflit entre cela et ce dont nous parlions ce matin ?

M. TARR: Il s'agit ici effectivement du principe qui consiste à rendre les changements rétroactifs et ce principe suscite toujours de nombreuses difficultés.

M. FISHER: Si une personne était disposée à rembourser sa part de la pension ? Il me semble qu'en un sens, vous avez un règlement qui joue pour deux catégories d'employés. Si je pouvais me servir du raisonnement employé ce matin par M. Gordon, un homme qui a été congédié en 1948 l'a été de la même façon que celui qui a été congédié en 1958. Comment se fait-il que dans ce cas-ci, l'homme qui a été congédié en 1958 reçoit un traitement différent de celui qui fut congédié en 1948 ?

M. TARR: Voici, à mon avis, la difficulté qui se présente ici : toute amélioration apportée dans un régime de pension donne lieu, presque invariablement, à des distinctions, si vous voulez, ou du moins à des différences entre le traitement qui est fait aux personnes qui se sont retirées, mettons immédiatement avant que le changement se produise, et celui qui a trait aux personnes qui ont quitté le travail juste après le changement. Le problème qui se pose effectivement dans ces circonstances, le voici : si l'on retourne en arrière, ou faudra-t-il s'arrêter ? Il n'y a pas d'autre mesure de démarcation que l'on puisse établir.

Par conséquent, normalement, lorsqu'on apporte un changement dans un régime de pension, ce changement ne s'applique qu'aux événements qui surviennent après une date déterminée. Il y a un autre aspect à considérer, c'est que si nous acceptons le principe de rétroactivité, et cette rétroactivité peut remonter à plusieurs années, cela peut constituer un procédé très coûteux. Si l'on devait s'engager à payer des frais trop considérables, je suis d'avis que cela pourrait mettre fin à certaines autres améliorations.

M. FISHER: Si vous établissez un règlement dans le cas des régimes de pension, pourquoi ne pas recourir au même règlement dans le cas des passages gratuits de chemin de fer ?

M. GORDON: Je ne vois pas de rapport entre ces deux choses.

M. FISHER: L'employé qui a été congédié en 1948 et qui reste en dehors du service pendant douze mois n'est pas considéré comme un employé lorsqu'il s'agit de la pension, mais il l'est quand il s'agit de l'ancienneté et du permis de circulation. Cela me semble en quelque sorte une anomalie; je n'ose pas employer le mot «injustice» car je ne suis pas au courant des problèmes que vous devez affronter. A mon avis, l'employé qui a été congédié en 1958 ne devrait pas être dans une situation plus avantageuse que celui qui a été congédié en 1948. De fait, si l'employé qui a été congédié en 1948 est réintégré dans le service et s'il a des états de service satisfaisants, il me semble qu'il devrait avoir droit aux mêmes privilèges que celui qui a été congédié en 1958.

M. GORDON: Comme le faisait remarquer M. Tarr, si nous étions obligés d'appliquer le principe de rétroactivité dans tous les domaines à l'égard du fonds de pension, cela risquerait de poser de réels problèmes en ce qui a trait aux versements, car l'administration se trouverait dans une situation vraiment difficile. Il est toujours difficile d'effectuer des redressements rétroactifs; aussi, pour être équitable, on a posé comme principe, pour ainsi dire, que chaque fois qu'un changement aura lieu, il signifiera amélioration. Nous n'avons jamais modifié un fonds de pension de façon à en amoindrir les versements, et c'est

une chose que nous ne ferons probablement jamais. La pension a sans cesse tendance à augmenter. Dès aujourd'hui, nous apportons certaines améliorations. Devant la perspective d'être obligés, en améliorant le régime, de tenir compte de tous nos pensionnés et d'étudier les circonstances dans lesquelles les règlements ont pu être appliqués au cours des trente dernières années, nous sommes enclins, j'en suis sûr, à estimer que le moindre changement coûte trop cher. Aucune réclamation ne nous a été faite eu égard à la situation où nous nous trouvons, du moins pas à ma connaissance, et les personnes qui s'occupent d'administrer le fonds de pension ont assez bien accepté le fait que lorsqu'un changement s'opère dans le montant de la retraite, il entre en vigueur le jour même où il se produit.

M. FISHER: En prolongeant la durée, c'est-à-dire en la portant à deux ans au lieu d'un, vous forcez en quelque sorte le sens de justice.

M. GORDON: Je ne sais pas. Je ne me sers pas de la même analogie, car ce qui arrive le plus souvent, c'est qu'on se demande si le raisonnement était juste. Je pourrais dire ceci : certains crimes ont été commis en 1948, qui comportaient un châtiment prescrit par la loi; or si l'on adoptait maintenant de nouvelles lois, on ne leur donnerait pas un effet rétroactif en faveur de ceux qui purgent leur peine au pénitencier, afin d'appliquer à leur égard un châtiment de même nature. Vous trouverez rarement des lois qui ont un effet rétroactif, surtout dans le domaine de la finance. Je ne voudrais pas avoir affaire à des lois rétroactives en matière d'impôt sur le revenu.

M. FISHER: Toutes les fois que vous avez apporté des améliorations (et je ne veux pas critiquer les améliorations relatives à la pension), il y avait un effet de rétroactivité. Tous ces gens qui ont opté pour ce qu'ils ont eu, en signant l'option, ils avaient un droit rétroactif de payer certaines sommes d'argent à l'égard de périodes de temps pour lesquelles ils n'avaient rien payé antérieurement.

M. TARR: Seulement les gens qui faisaient partie du service. La rétroactivité ne jouait pas à l'égard de ceux qui étaient retraités.

M. FISHER: Non, non, je suis tout à fait d'accord; mais je songe à l'employé qui a été congédié en 1948 puis réintégré dans le service en 1960, et qui pouvait bénéficier du choix que vous offriez en payant une somme rétroactive à l'égard de cette période. Je serais heureux que vous étudiez cette anomalie et que vous voyiez s'il n'y aurait pas lieu d'apporter un changement. Je suis sûr qu'on ne trouverait pas un grand nombre d'employés dans ce cas-là.

M. GORDON: Nous sommes ici pour connaître l'opinion des gens. C'est ce que nous faisons. Nous ne voudrions pas, je l'ai déjà dit, être obligés de refuser d'examiner la situation. Nous sommes tout disposés à entendre l'opinion des gens. Nous nous efforçons actuellement de faire connaître l'opinion qu'on avait à ce sujet et les raisons qui ont motivé cette opinion.

M. FISHER: Dans ce cas-ci, je serais heureux de savoir combien d'employés se trouveront atteints.

M. GORDON: Il y a aussi un autre aspect à considérer. Lorsqu'il s'agit d'un sujet comme celui qui nous occupe en ce moment, nous tenons à l'examiner soigneusement avant de porter un jugement définitif. Voilà pourquoi je dis que nous devons tenir compte de votre point de vue, l'étudier afin d'en voir la signification véritable et en mesurer les difficultés; il y a sûrement moyen d'arriver à cela.

M. FISHER: Je pourrais peut-être me servir de la comparaison que vous avez faite, du moins de son point essentiel.

M. GORDON: Je me suis peut-être trompé.

M. FISHER: Si je le faisais, je dirais qu'il ne saurait y avoir d'effet rétroactif dans le cas d'une personne qui, pour avoir été condamnée il y a quelques années, purge une plus longue sentence qu'elle ne l'aurait fait quelques années plus tard. Dans le cas d'une pension, c'est l'avenir qu'on a en vue.

M. GORDON: Eu égard aux personnes qui font partie du service au moment où l'on effectue le changement.

M. FISHER: Je n'irai pas plus loin sur ce sujet.

M. GORDON: Nous allons sûrement le passer en revue et examiner aussi tous les autres points qui ont été soulevés au cours du présent débat. Ce que j'en dis, c'est pour montrer que nous observons le principe de la chose.

M. KENNEDY: Voici ma première question : Quelle est la dernière date à laquelle un homme devait prendre sa retraite de façon à ce que sa veuve puisse retirer une pension ?

M. GORDON: Quand un homme prend sa retraite, sa femme n'est sûrement pas veuve, n'est-ce pas ?

M. KENNEDY: Non. A quelle année faut-il se reporter ?

M. GORDON: L'âge de la retraite est de soixante-cinq ans.

M. KENNEDY: Supposons que l'homme ait pris sa retraite il y a une dizaine d'années et qu'il soit mort maintenant.

M. GORDON: C'est en vertu du régime de pension de 1952 que la pension revenait automatiquement aux personnes à charge, soit à la veuve. Auparavant, le fonds de retraite que nous avions mis en vigueur se fondait sur ce que nous avions désigné sous le nom de «régime de participation», c'est-à-dire que lorsque l'employé prenait sa retraite, la compagnie lui versait l'équivalent de la somme qu'il avait versée au fonds de pension, plus l'intérêt, et la somme brute était ensuite calculée sur une base actuarielle; ainsi, à cette époque, l'employé avait le choix entre quatre ou cinq options, en matière de rente. Il pouvait opter en faveur du genre de rente en vertu duquel sa femme pouvait recevoir une pension après sa mort; c'était là un des genres de pension. Il n'en a pas toujours été ainsi. Il y avait quatre options, quatre genres de pension; c'est en vertu de la modification apportée en 1952 au fonds de pension que la pension à la veuve de l'employé a été incluse dans le règlement du fonds de pension.

M. KENNEDY: L'employé avait alors le choix.

M. GORDON: Il pouvait choisir l'un des quatre genres de pension, s'il le désirait.

M. KENNEDY: Voici ma deuxième question. Les employés à la retraite ont toujours considéré le privilège du transport gratuit comme une partie de leur pension de retraite. A-t-on l'intention de modifier de quelque façon le régime qui a toujours été en vigueur à cet égard ?

M. GORDON: Je n'aime pas à me prononcer au pied levé au sujet de ce qui sera décidé à l'avenir, en cette matière. Je n'aime pas à entraver l'action des administrations qui viendront; mais en ce qui concerne l'administration actuelle, on n'a pas exprimé d'intention à ce sujet.

M. FISHER: On allègue d'ordinaire, en ce qui concerne les pensions de base, que si on n'avait pas fait les redressements qu'imposaient les conditions actuelles, ces régimes de pension n'auraient plus l'impartialité qu'ils pouvaient avoir au moment où on les a établis. J'ignore si vous avez étudié cet aspect. La pension de base de $25 s'applique encore dans bon nombre de cas et je me demande si on a étudié la chose en vue de faire des redressements qui la rendraient plus conforme au coût de la vie actuelle.

M. GORDON: Non, on n'a nullement manifesté l'intention de changer le montant de la pension libre, (c'est vraiment de cela qu'il s'agit ici). Ce fonds est un fonds de pension contributoire et le régime se fonde sur l'hypothèse que l'intéressé contribuera sa part de la pension. La «pension libre», en soi, est une anomalie.

M. FISHER: Oui, mais c'était une anomalie au moment où on l'a établie.

M. GORDON: Je suis justement en train d'examiner cela. La pension libre incluse dans le régime de pension du National-Canadien est une anomalie. Il n'y a pas, que je sache, de pension de ce genre dans le régime du Pacifique-Canadien.

M. FISHER: Il est vrai qu'il doit y avoir un nombre considérable de pensionnés du National-Canadien qui reçoivent cette pension de base. A quoi songeait-on en établissant une pension de $25 à cette époque ? Considérait-on cette somme comme une pension partielle ou jugeait-on qu'il s'agissait là d'une pension raisonnable, prise comme un tout, à l'époque où on l'a établie ?

M. GORDON: Je ne saurais dire, sans avoir étudié la chose, ce qui a motivé cette décision en 1935.

M. FISHER: Le mot pension «de base» . . .

M. GORDON: . . . n'est là qu'à titre explicatif.

M. FISHER: Je suis d'avis qu'une pension de $25, pendant les années qui ont suivi l'année 1930, représentait beaucoup plus que la pension de base actuelle.

M. GORDON: C'est juste et, bien entendu, nous avons tenu compte des nouvelles conditions en apportant des améliorations sensibles dans l'ensemble des pensions de notre régime de retraite. Ce faisant, nous n'avons pas pensé que parce que la pension de $25 en 1935 était une pension libre, il faudrait établir aujourd'hui une pension libre de $50, non, car nous sommes d'avis que la pension libre est une anomalie.

M. BALCER: Et nous ne voulions pas faire de l'anomalie un précédent.

M. TARR: Elle va disparaître, bien entendu.

M. GORDON: Elle va disparaître. A une époque où tout devient obligatoire, la pension de base de $25 va disparaître.

M. CREAGHAN: Le régime de pension de 1959 m'intéresse, car je suis d'avis que c'est un très, très bon régime et un régime équitable, qui fut établi à la suite de pourparlers et accepté par votre compagnie et par les employés. Je désirerais, toutefois, qu'on me donne certaines explications en ce qui concerne l'administration, eu égard à un certain nombre de personnes âgées. Avant de poser ma question, je voudrais rappeler certains événements. Vous vous souvenez sans doute, monsieur Gordon, qu'en 1958, le gouvernement fédéral a édicté des lois en vue d'augmenter la pension des employés à la retraite de la Gendarmerie royale du Canada, de l'administration de l'État et des employés de la Défense nationale. Il s'agissait d'un précédent tout à fait nouveau, qui s'est accompli entièrement avec le concours du Trésor et qui était justifié par l'existence de régimes de pension insuffisants ou par l'inflation. Je crois que ce furent là les deux principales considérations.

J'en viens maintenant aux anciens employés du chemin de fer, qui travaillaient pour la compagnie avant l'année 1932. Leur nombre est considérablement réduit, à cause des décès, mais je me demande ce que dirait la compagnie de chemin de fer si le gouvernement, en tant que gouvernement, décidait, par un vote du Trésor, de venir en aide à ces gens. Vous serait-il possible, en tenant compte de vos données statistiques, d'administrer cela comme vous le faites actuellement ?

M. GORDON: Vous voulez parler du fonds de prévoyance ?

M. CREAGHAN: Pas nécessairement. Vous devez avoir la liste des employés de chemin de fer qui reçoivent actuellement une pension, laquelle se fonde sur le nombre des années de service. Si le gouvernement dans sa sagesse jugeait plus tard que ces personnes qui, sans que ce soit de leur faute ou en raison de l'inflation ou à cause d'un régime de pension insuffisant établi à leur égard il y a plusieurs années ou encore à cause peut-être de leur contribution qui ne serait que de 1 p. 100 au lieu de 5 p. 100, étaient de la même catégorie que les employés de la Gendarmerie royale du Canada, qui étaient au service de Sa Majesté, contrairement aux employés du National-Canadien, pourriez-vous administrer ce genre d'allocations ?

M. GORDON: S'il s'agit d'une affaire d'administration, je suis d'avis que nous pourrions administrer n'importe quoi, pourvu qu'on nous en confie la responsabilité et qu'on établisse des règlements bien précis au sujet de la façon d'administrer la chose. Je ne crois pas que l'administration en soi présente de problèmes.

M. CREAGHAN: J'ai pensé que M. Tarr, M. Hamilton et vous connaissiez peut-être très bien la façon de penser de ces employés de chemins de fer. Je songe aux gens qui étaient employés avant la première Grande Guerre et au cours de cette guerre et jusqu'en 1922, avant l'établissement de votre grande compagnie. Ceux que j'ai rencontrés m'ont dit et redit qu'ils se considéraient tout simplement comme des employés de Sa Majesté parce qu'ils se jugeaient de la même catégorie que les employés de la Gendarmerie royale du Canada. Si je comprends bien, il ne reste plus que quelques milliers de ces gens aujourd'hui, et le gouvernement, par l'intermédiaire du ministère des Transports, accorde chaque année une légère subvention. L'an dernier, cette dernière était, je crois, de $9,000 ou $10,000. Au moment où ce crédit fut établi il y a plusieurs années, il s'agissait d'une somme considérable, mais cette somme s'est trouvée successivement réduite par suite des décès et elle s'établit maintenant à moins de $10,000; et chaque année, le ministère des Transports et nous continuons d'approuver ce crédit, à l'égard de ces personnes dont le nombre diminue sans cesse.

M. GORDON: Je crois qu'il s'agit là, à proprement parler, d'une forme de politique du gouvernement.

M. CREAGHAN: Je me rends compte que ce n'est pas autre chose qu'une forme de politique du gouvernement; mais les chèques viennent toujours du ministère des Transports et ils sont transmis par vos employés à plein temps. Je voudrais qu'on inscrive quelque chose au compte rendu, que le gouvernement pourrait étudier, et ainsi il pourrait décider si, oui ou non, il s'agit là du genre de personnes auquel il songeait lorsque cette loi fut établie.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il ne s'agit pas ici d'une question, mais d'une déclaration. M. Gordon a dit que sa compagnie pouvait administrer n'importe quoi.

M. CREAGHAN: Avez-vous suffisamment de renseignements sur les employés de ce genre ?

M. GORDON: Oui. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, je suppose qu'il s'agirait d'une proposition de la part du gouvernement. Mais il faudrait que j'étudie la chose. Si le gouvernement songeait à une chose de ce genre, je suppose qu'il s'en entretiendrait avec nous et nous pourrions lui signaler les difficultés qu'il pourrait y avoir du côté de l'administration. Mais, dans l'ensemble, en jugeant d'après la façon dont vous en parlez, je ne crois pas qu'il puisse y avoir de difficulté d'ordre spécial.

M. FISHER: Les membres du comité des pensions sont-ils chargés aussi des placements du fonds de pension ?

M. GORDON: Nous avons un comité de placements.

M. FISHER: A-t-on pensé d'adresser aux syndicats ou aux compagnies de placements un appel d'offres à l'égard du fonds de pension, afin de retirer un profit plus considérable ?

M. GORDON: Oui, on a parlé souvent d'une initiative de ce genre. Mais nous n'avons pas cru que la chose serait opportune. C'est là un sujet à controverse qui revient sur le tapis de temps en temps.

M. FISHER: Je crois savoir que l'Université Harvard possède un des fonds de dotation universitaires les plus considérables du monde.

M. GORDON: Un bon nombre d'universités sont dans le même cas. Je crois qu'il serait assez difficile pour le National-Canadien de mettre le fonds aux enchères publiques. En tout cas, nous n'avons pas pris de décision en ce sens, mais nous avons discuté le projet en certaines occasions. Nous estimons, cependant, que cela ne serait pas dans notre intérêt.

M. FISHER: Est-ce qu'on garde le secret au sujet du profit moyen qu'on retire ?

M. GORDON: Je veux bien vous en donner une idée générale pourvu que cela ne m'entraîne pas dans des détails au sujet des placements. Je ne crois pas que l'on fasse mystère de la nature des placements. Je crois qu'on en retire environ 4½ p. 100.

M. CREAGHAN: Les membres du comité des pensions font-ils partie du comité de placements ?

M. GORDON: Pas tous les membres. M. Tarr en est le président.

M. CREAGHAN: Je parle des représentants des employés.

M. GORDON: Non.

M. FISHER: Je sais qu'il n'est pas très juste d'établir une comparaison entre un fonds qui existe depuis de longues années et un autre qui est de fondation relativement récente, mais je dirai que le Conseil des Arts du Canada a obtenu, ces dernières années, de cinq à six pour cent.

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Je voudrais poser une question qui pourrait avoir trait à la réponse que vous avez faite à M. Forbes, en ce qui concerne la question d'accorder certains crédits en vertu de la Loi des accidents du travail, lesquels pourraient s'appliquer au moment du versement de la pension.

M. TARR: Vous voulez savoir quel est le règlement à cet égard ?

M. FISHER: Je connais le règlement, mais a-t-on l'intention de l'élargir ?

M. TARR: Le règlement est assez libéral actuellement. Il y est stipulé que l'employé qui s'absente pendant un mois ou plus de l'année civile par suite d'un accident du travail, à la suite duquel il reçoit une indemnité en vertu de la Loi des accidents du travail, peut obtenir des crédits aux fins de la pension pour le mois en question, s'il verse pour ledit mois une contribution fondée sur son salaire moyen des six mois précédents.

M. FISHER: Quand ce règlement est-il entré en vigueur ?

M. TARR: Il faisait partie de la revision de 1959, laquelle est entrée en vigueur le 1er janvier de cette année-là.

M. FISHER: Il n'a pas eu d'effet rétroactif après cela ?

M. TARR: Non.

M. FISHER: Il est du même genre que celui que nous étudions en ce moment ?

M. TARR: Oui, il pose le même problème.

M. FISHER: Je voudrais revenir à une question que nous avons traitée ce matin, soit la possibilité de venir en aide aux personnes dont le service remonte

à l'époque qui a suivi l'année 1930. Cela sera peut-être plus possible ou «impossible» que ce que j'avais suggéré ce matin, mais y aurait-il moyen de laisser aux pensionnés qui se trouvaient par exemple, de ce fait, dans la catégorie des petites pensions, la liberté de rester un an ou deux de plus au service de la compagnie ?

M. GORDON: Vous voulez dire leur permettre de travailler après qu'ils auront atteint l'âge de la retraite ? Je suis d'avis que cela susciterait de grandes difficultés; n'êtes-vous pas de cet avis ? Je reviens au même principe; il me semble qu'il n'est pas possible de placer un certain groupe d'employés dans une situation privilégiée, tout simplement à cause de ou en raison d'une période d'années. Autrement dit, si nous accordons ce droit au groupe d'employés des années qui ont suivi 1930, n'importe lequel de nos employés aurait le droit de s'attendre au même traitement et ferait sûrement pression pour qu'on le lui accorde.

M. MCFARLANE: On voudra bien me permettre de faire des observations au sujet de la question de M. Fisher. Je suis d'avis qu'une fois ce moment arrivé, les chemins de fer se trouveront dans une situation difficile, car les employés qui auraient attendu depuis longtemps le moment de prendre leur retraite s'opposeraient carrément à toute prolongation de leur période de service. Je sais que pendant la guerre, on comptait un bon nombre d'employés dont la période de service avait pris fin un, deux ou trois ans auparavant, selon le cas, dans une ou deux catégories peut-être et les réclamations se faisaient nombreuses surtout après que le marché du travail fut devenu plus efficace et le personnel plus compétent, et qu'on aurait pu par conséquent les remplacer dans leur emploi. Je suis d'avis que l'on se mettrait dans une situation vraiment difficile.

M. GORDON: Oui, nous avons à l'heure actuelle assez d'employés à salaires réguliers dont nous devons nous occuper, sans qu'il soit nécessaire de formuler une proposition pour retarder l'âge de la retraite.

Le VICE-PRÉSIDENT: En avons-nous terminé avec les questions concernant le sujet qui a fait l'objet de nos débats aujjourd'hui ?

M. FISHER: Et les conditions d'hygiène au travail ?

Le VICE-PRÉSIDENT: Très bien.

M. MCFARLANE: Je me demande si les conditions d'hygiène au travail sont de notre ressort. Je pense qu'un bon nombre de ces indemnités font l'objet de négociations et je suis d'avis que nous ne devons pas jouer le rôle des parties négociantes des contrats ni prendre en charge le contrat actuel. A mon avis, il s'agit ici d'un point que la compagnie et les organismes intéressés doivent régler entre eux.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je crois que les syndicats sont du même avis.

M. GORDON: De fait, je puis vous dire que tous les contrats des employés des services itinérants, qui se trouvent touchés par les conditions d'hygiène au travail dont j'ai parlé, sont mis en question et sont en voie de négociation à l'heure actuelle. Je crois, par conséquent, qu'il serait inopportun d'entreprendre ici un débat en cette matière, puisque les négociations à ce sujet sont commencées entre le salariat et le patronat.

M. MCFARLANE: Nous pourrions nous trouver dans une situation embarrassante si nous formulions des voeux sur ce point, lorsque les négociations sont pratiquement entamées à l'heure actuelle.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, n'avons-nous pas d'ordre de renvoi de la Chambre des communes ? Je voudrais savoir, entre autres, la véritable définition des conditions d'hygiène au travail car le terme ne m'est pas familier. Dans le rapport dont M. Gordon nous a donné lecture ce matin, ce passage est esquissé à grands traits et je suis sûr que les conditions d'hygiène au travail

ne s'appliquent pas qu'aux trains de travailleurs et aux wagons-dortoirs. Elles doivent avoir trait aux équipes des employés de chemin de fer au point terminus du trajet, c'est-à-dire du trajet transcontinental.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Si vous le permettez, je vous dirai mon avis sur le sujet. Voici : les conventions collectives doivent sûrement faire partie, d'une façon ou d'une autre, de cette question, et si nous entendons les dépositions des représentants des employeurs, nous serons obligés d'entendre les déclarations des syndicats intéressés. Nous allons ainsi nous trouver engagés dans le champ d'action des conventions collectives et je crois qu'il leur faudra prendre une décision et que, si nous entendons les employeurs, il nous faudra entendre les deux parties ou alors rien du tout. Je crois que cela s'applique dans une certaine mesure et j'ai des doutes en ce qui concerne même l'étude que nous avons faite jusqu'ici des pensions, car nous avons eu certains membres qui faisaient partie du comté des pensions et qui appartiennent à la direction, mais nous n'avons encore vu personne du comité présidentiel des représentants des employés à ce sujet. Nous nous plaçons dans une situation dangereuse et nous devons prendre une décision sans plus tarder.

M. FISHER: Puis-je savoir (je crois que je le sais), comment ce sujet en est venu à faire partie de l'étude de notre comité ?

Le VICE-PRÉSIDENT: Il nous est arrivé dans l'ordre de renvoi du Comité, à la suite de certaines propositions qui avaient été faites au cours d'allocutions prononcées pendant le débat sur le projet de loi tendant à prolonger l'exploitation des services de chemins de fer, du mois de décembre (ou du mois dont il s'agit) jusqu'au mois de mai de cette année.

M. FISHER: Je crois savoir qui a proposé la chose.

Le VICE-PRÉSIDENT: On n'en fait pas mystère; entre autres personnes, il y eu le premier ministre.

M. FISHER: Je crois comprendre la raison qui a motivé sa proposition, c'est à cause des observations qui avaient été faites à un bon nombre de députés au sujet de ces questions. Voilà pourquoi, depuis que nous avons entrepris cette étude, je doute sérieusement de notre compétence en ce qui concerne les pensions et les conditions d'hygiène au travail, à moins que nous nous chargions d'une tâche, que nous ne saurions aborder au cours de la session actuelle et qui exigerait, pour être menée à bien, que nous obtenions du personnel et que nous lancions une enquête générale. Je me rallie à l'avis de M. Browne en cette matière, c'est-à-dire que d'une part, on ne nous présente qu'un côté de la médaille et que, d'autre part, les gens n'ont pas la compétence voulue pour juger en la matière.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous devons dire que vous avez raison, vous et M. Browne et M. McFarlane, mais nous devons nous laisser guider par ce qui a été dit jusqu'ici et par notre expérience en ce qui a trait au présent comité et non pas par ce qui a pu être dit ailleurs dans un ordre d'idées bien différent du nôtre. Nous pourrions facilement nous laisser prendre au piège en supposant que nous constituons un conseil d'arbitrage de premier ordre et que nous ne possédons pas la moindre qualité pour le mettre en oeuvre.

M. CREAGHAN: La seule chose que je puisse voir actuellement au sujet des indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour, c'est la mesure dans laquelle elles peuvent atteindre les pensions des anciens travailleurs. Ils peuvent avoir entrepris un voyage puis être restés dans un baraquement et on n'aura pas tenu compte du temps qu'ils auront passé à attendre le voyage de retour. C'est là l'aspect de la question qui se rapporte à la pension. Je me trompe peut-être mais je suppose qu'autrefois, et même aujourd'hui encore, mais surtout autrefois, un employé pouvait, en raison d'une cassure ou d'un déraillement, être absent pendant une semaine et n'être payé que pour un jour ou deux.

Le VICE-PRÉSIDENT: Cela a trait aux retards ou aux arrêts momentanés plutôt qu'aux indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour; mais il me semble que si nous abordons ce sujet, nous allons nous lancer dans un nouveau champ d'activité.

M. MCPHILLIPS: Qu'allons-nous faire ? Aller dire à la Chambre des communes que nous refusons de donner suite aux ordres de renvoi ?

M. HORNER *(Acadia)*: En un sens, nous avons entendu le rapport sur les conditions d'hygiène au travail. Je ne crois pas qu'il soit question que nous refusions de l'étudier.

M. MCPHILLIPS: Nous n'avons rien entendu du genre. Il s'agit ici de fontaines publiques, etc.

M. BALCER: Les conditions d'hygiène au travail sont justement de cette catégorie.

M. MCPHILLIPS: Le président en convient. Il a dit «au point terminus des trajets continentaux».

M. GORDON: Moi, j'ai dit cela ?

M. MCPHILLIPS: Je vous ai posé la question et vous avez dit «oui».

M. GORDON: Je dis oui à Bill Wilson, mais à vous, je n'ai pas dit oui.

M. MCPHILLIPS: Alors, ce ne sont pas des indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour.

M. GORDON: Reprenons à partir du début. Les conditions d'hygiène au travail sont ce qu'on a dit, je crois, dans notre mémoire. On en donne la définition ici au premier alinéa. A la page 7, nous avons fait l'exposé de ce que signifient, à notre avis, les ordres de renvoi.

M. MCPHILLIPS: Permettez-moi de vous soumettre un cas. Il y a quelques années, et je ne sais si cela se pratique encore, le Pacifique-Canadien avait installé à Vancouver des logements de nuit, à prix très modique, pour les garçons de wagons-lits. Est-ce qu'on ne peut pas appeler cela une indemnité d'arrêt sur les voyages aller-retour ? C'est là ce dont je parlais. On ne fait pas mention de cela ici.

M. CREAGHAN: On en fait mention puisque vous mentionnez les hôtelleries actuelles des chemins de fer et que cela entre dans la même catégorie. Il y a quelques années, elles étaient bien rares, malheureusement, et ce n'est que dernièrement que vous en avez établi dans les provinces atlantiques.

M. GORDON: Et maintenant, ce sont les meilleures que nous ayons.

Le VICE-PRÉSIDENT: Si les membres du Comité le veulent bien, je leur rappellerai les ordres de renvoi; on y dit : «d'étudier les mesures à prendre à l'égard des indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour des employés des chemins de fer Nationaux du Canada». M. Browne a consigné au compte rendu, ce matin, un article du vice-président du CBRT, M. Smith. M. Smith y déclare qu'à titre de membre du syndicat, il est d'avis que les indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour sont l'affaire des négociations et des conventions collectives qui se tiennent entre le chemin de fer et les syndicats. Le rapport de la direction, qui a été également consigné au compte rendu, abonde dans le même sens.

M. HOWE: Il faut être prudent au sujet de ce rapport, car à la page 10, on y lit :

> En outre, la compagnie se conforme aux règlements provinciaux et municipaux relatifs aux conditions sanitaires.

Ainsi, il y a aussi les lois provinciales qui interviennent.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: En ce qui concerne la question de la Santé, il y a des représentants des syndicats qui désirent faire des observations; je suis d'avis que si nous écoutons la lecture de certains exposés, nous seront

obligés d'entendre tout ce qui a trait à cette question. Nous ne pouvons entendre l'une des parties dans cette cause sans entendre également l'autre partie.

M. McFARLANE: Cela nous permettrait d'éclaircir la question des conditions d'hygiène au travail. Est-ce que cela s'applique aux mesures prises aux points d'arrêt ou s'agit-il d'une entente conclue entre les équipes des services de la circulation des trains en cause ? Les hommes pourraient bénéficier d'indemnités d'arrêt sans qu'il soit nécessaire pour cela de s'en référer aux détails des postes spécifiés dans l'article que nous avons reçu ce matin. Nous pourrons peut-être recevoir des éclaircissements à ce sujet, du gouvernement ou d'un particulier, éclaircissements qui nous permettraient de savoir ce qu'on entend exactement par les indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour. Je ne sais pas si M. Gordon est de mon avis.

M. GORDON: Il semble que l'on ne puisse pas donner de définition précise des «indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour». Une indemnité d'arrêt sur les voyages aller-retour peut être, à n'importe quel moment, ce qui aura pu être décidé par voie de négociations, avec un syndicat en particulier, au sujet d'une chose particulière. Ainsi, nous avons entamé des négociations, que nous poursuivons actuellement, et les hommes ont le droit d'y aborder des sujets tout à fait nouveaux, auxquels nous n'avons même jamais songé. De quoi s'agit-il ? Il s'agit d'un nouvel article devant faire l'objet de la convention collective et il faut par conséquent qu'on en décide par voie de négociations collectives. La chose dépend des circonstances particulières du métier en cause. En quoi consiste l'indemnité d'arrêt sur les voyages aller-retour dans le cas d'un homme qui est dans un train et qui s'arrête à un certain endroit ? Elle est bien différente de celle que recevra une personne qui ne fait pas partie de ce genre de service. Les indmnités d'arrêt sont particulières aux hommes qui font partie du syndicat avec lequel nous avons engagé des négociations.

M. McFARLANE: Cela varie d'une région à l'autre.

M. GORDON: Cela varie selon les circonstances particulières au genre de travail. On ne saurait en donner une interprétation générale. Ce sont des questions qui ont trait aux conditions de travail et les représentants des syndicats ont tout loisir de les amener sur le tapis et de suggérer que l'on reconnaisse certains points relatifs aux conditions dans lesquelles ils travaillent. Cette méthode est raisonnable, selon nous, et avec les années, un bon nombre de situations se sont présentées. Ce qui fait l'affaire du chauffeur-mécanicien peut très bien ne pas satisfaire le préposé aux messageries.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il me semble qu'il serait à propos maintenant de permettre aux témoins de se retirer, car si nous continuons de nous entretenir avec le témoin, nous nous placerons davantage du côté de la direction. Le Comité devrait décider par lui-même des dispositions à prendre et s'il décide d'assigner de nouveaux témoins au sujet de cette affaire, nous pourrons faire venir des représentants de la direction et leur demander leur opinion en cette matière.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je propose que nous nous réunissions immédiatement à huis clos pour discuter l'attitude que doit prendre le Comité.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avant que l'on propose la motion, puis-je demander aux membres du Comité de me prêter leur attention un moment ? Il s'agit tout d'abord d'une lettre de M. W. A. McLennan, député, au sujet des pensions des cheminots à la retraite. Pourrait-on l'imprimer en appendice ? Approuvé.

(Voir l'appendice.)

Croyez-vous qu'il serait réglementaire d'inscrire au compte rendu que les observations ont été faites par M. Forbes, député de Dauphin, de la part de M. Harry Folliott, représentant auprès du gouvernement de la Fraternité des employés de chemins de fer de Beaverlodge, à Winnipeg ?

M. FISHER: Je n'y vois pas d'inconvénient. Je voudrais signaler que j'ai un certain nombre d'observations que je pourrais inscrire au compte rendu, mais nous aurions en fin de compte une liste trop considérable. Je suis tout à fait d'accord en ce qui concerne le cas dont vous avez fait mention, puisque cet organisme a pris la peine de nous envoyer un représentant pour nous éclairer en la matière.

Le VICE-PRÉSIDENT: Son exposé nous a été très utile. Il nous fut présenté par écrit et nous avons pu en faire une étude assez complète. Approuvé.

Une motion a été présentée par M. Browne, et appuyée par M. McFarlane, proposant que nous nous réunissions à huis clos.

M. FISHER: Avons-nous autre chose à étudier en ce qui concerne le National-Canadien ? En avons-nous terminé avec la marine marchande ?

M. GORDON: Nous n'en avons pas. Les navires appartiennent à Cuba et ils sont l'objet d'une poursuite devant les tribunaux maritimes.

M. MCPHILLIPS: Les montants d'argent sont-ils versés régulièrement ?

M. GORDON: Oui, il s'agit d'un accord de cinq ans, garanti par la Bank of America. Le troisième versement a été payé et il en reste deux autres.

Le VICE-PRÉSIDENT: En supposant que nous ne puissions nous réunir aujourd'hui à la suite de notre séance à huis clos, s'il nous reste encore certaines choses à étudier, nous pourrons le faire plus tard.

M. CREAGHAN: Puis-jje faire une proposition ? Je propose que nous levions la séance immédiatement, que nous permettions aux témoins de se retirer et que nous nous réunissions à huis clos. Si nous désirons en savoir davantage sur le sujet, le débat suivra celui qui concerne Air-Canada, s'il y a lieu.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, je tiens à remercier en votre nom, M. Gordon et les autres membres du National-Canadien de l'aide précieuse qu'ils nous ont apportée en fournissant à notre Comité les renseignements les plus complets possible.

(Le Comité poursuit sa séance à huis clos.)

APPENDICE A

SERVICE DE TÉLÉGRAPHE DU NATIONAL-CANADIEN

le 21 juin 2 h. 41 de l'après-midi

MOA381

MO DA 161 DH FRANK L6550 — EDMONTON, ALBERTA 21 —

W. EARL ROWE C-P DÉP. PRÉSIDENT COMITÉ PARLEMENTAIRE DES CHEMINS DE FER, LIGNES AÉRIENNES ET MARINE MARCHANDE — OTTAWA ONT. —

DONALD GORDON, À MON AVIS, EST UN DIRECTEUR DE PREMIER ORDRE. POUR LES CANADIENS C'EST UNE CHANCE EXCEPTIONNELLE QU'IL S'OCCUPE DE LEURS INTÉRÊTS ET QU'IL ADMINISTRE LEUR PLUS GRANDE ENTREPRISE COMMERCIALE. M. GORDON POSSÈDE DES QUALITÉS QU'ON TROUVE RAREMENT RÉUNIES CHEZ UN DIRECTEUR D'ENTREPRISE. IL A DES IDÉES PRÉCISES ET PEUT EMBRASSER D'UN COUP D'OEIL LES DÉTAILS SANS DIFFICULTÉ. IL A LE COURAGE, LA DÉTERMINATION ET TOUTES LES QUALITÉS D'UN CHEF, CE QUI LUI PERMET D'ÉQUILIBRER À L'OCCASION LES INTÉRÊTS DE L'ORGANISATION LORSQUE CES DERNIERS SONT EN CONTRADICTION AVEC LES INTÉRÊTS DES PARTICULIERS. MAIS IL FAIT PREUVE SURTOUT DE QUALITÉS BIEN HUMAINES, INSPIRATRICES DE TRAVAIL CHEZ CEUX QUI SONT SOUS SES ORDRES. JE SUIS D'AVIS QUE M. GORDON A TOUTE LA CONFIANCE DES HOMMES D'AFFAIRES DU CANADA ET, FAIT INTÉRESSANT À NOTER, UN PORTE-PAROLE DES TRAVAILLEURS A DÉCLARÉ QUE CES DERNIERS LUI ACCORDAIENT TOUTE LEUR CONFIANCE. JE PENSE EN OUTRE QUE M. GORDON A TOUTE LA CONFIANCE DE LA PLUPART DES CHEFS DU GOUVERNEMENT AINSI QUE DES DÉPUTÉS ET MINISTRES.

FRANCIS W. WINSPEAR

APPENDICE B

Ottawa, Ontario
le 16 juin 1961

MÉMOIRE AU PRÉSIDENT DU COMITÉ
DES CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES
ET DE LA MARINE MARCHANDE

Monsieur,

Étant donné que la pension des fonctionnaires en retraite, des employés de la Gendarmerie royale du Canada, etc., a été augmentée et que les personnes touchant la pension des invalides de guerre et les allocations aux anciens combattants ont aussi bénéficié d'une augmentation considérable, il semble qu'il ne serait que juste que les pensionnaires du National-Canadien voient également leur pension augmentée.

Un bon nombre d'employés du National-Canadien ont quitté le service il y a plusieurs années et ne touchent qu'une légère pension, et pourtant le coût de la vie a augmenté dans une proportion tout aussi considérable pour eux que pour les autres personnes qui retirent une pension.

Je suis d'avis que l'on devrait étudier avec soin et sympathie le cas des pensionnaires du National-Canadien.

Respectueusement soumis,

(signature) W. A. McLennan,
W. A. McLennan, député,
New-Westminster, C.-B.

APPENDICE C

154, rue Reade,
Moncton, N.-B., Canada
le 15 mai 1961

Le Très honorable John G. Diefenbaker
Premier ministre
Chambre des communes
Ottawa, Ontario

Monsieur,

A titre de secrétaire-trésorier principal de la Retired Railway Employees Association, incorporée en vertu de la charte n° 247, je désire attirer votre attention sur un mémoire que vous a adressé, il y a quelque temps, notre association.

L'exposé que vous avez donné à la télévision, le 12 mai 1961, a suscité un intérêt considérable chez les pensionnaires des chemins de fer, en particulier le passage où l'on démontrait que votre parti désire venir en aide à tous les Canadiens.

Les dirigeants de notre association ont cru comprendre qu'une commission serait désignée et chargée d'étudier certains sujets, entre autres les pensions et le rapport que nous avons soumis au Gouvernement du Canada et qui se trouve exposé dans notre mémoire, dont vous avez des exemplaires à Ottawa. Il était aussi entendu que notre association aurait l'occasion de présenter son mémoire à la Commission.

Nous avons vu dans le compte rendu officiel des Débats et dans les nouvelles que l'on vient en aide à certaines catégories de pensionnaires, mais aucune mention n'est faite des employés de chemins de fer à la retraite, dont la pension est la moins forte de tout le Canada. Un bon nombre de ces pensionnaires essuient des difficultés par suite de la hausse du coût de la vie, etc.

Nous serions heureux d'être mis au courant lorsque la Résolution n° 46, soumise au Parlement le 22 janvier 1961, sera étudiée.

Nous constituons la seule association organisée des pensionnaires des chemins de fer au Canada, qui possède une charte fédérale.

(signature) C. A. Dixon

Le secrétaire-trésorier principal,
Charles A. Dixon

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

CANADA
JAN 18 1962
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

(que l'État possède et contrôle)

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 7

SÉANCE DU MARDI 27 JUIN 1961

Rapport annuel, budget des immobilisations et rapport du vérificateur au Parlement—Air-Canada,

et

budget des immobilisations des chemins de fer Nationaux

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; M. J.-A. de Lalanne, comptable agréé (*Montréal*).

Air-Canada: M. Donald Gordon et M. G. R. Hackett, membres du conseil d'administration; M. H. W. Seagrim, vice-président de la division de l'explotation; M. W. G. Wood, vice-président de la division des ventes; M. W. S. Harvey, contrôleur.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1962
25520-8—1

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

(que l'État exploite et contrôle)

Président: L'honorable W. Earl Rowe

Vice-Président: M. Heber E. Smith

et MM.

Badanai
Broome
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Campeau
Carter
Chevrier
Creaghan
Fisher
Forbes
Granger
Grills
Howe
Kennedy
McFarlane
McPhillips
McWilliam
Mitchell
Monteith (*Verdun*)
Nugent
Pascoe
Pickersgill
Robinson
Smallwood
Smith (*Calgary-Sud*)

Secrétaire du Comité: R.-L. Boivin.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI 13 juin 1961.

Il est ordonné—Que soient déférés au Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande le rapport annuel, pour l'année 1960, des chemins de fer Nationaux du Canada, et du trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport des vérificateurs au Parlement sur les chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1960, documents déposés le 28 mars 1961; le budget des chemins de fer Nationaux du Canada, déposé le 19 avril 1961; le rapport annuel d'Air-Canada pour 1960, déposé le 14 mars 1961, le rapport du vérificateur au Parlement sur la Société Air-Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1960, déposé le 28 mars 1961, et le budget de 1961 de la Société Air-Canada déposé le 16 janvier 1961.

LUNDI 26 juin 1961

Il est ordonné—Que les noms de MM. Chevrier et Badanai soient substitués à ceux de M. Brassard (*Lapointe*) et Mlle LaMarsh respectivement sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

Il est ordonné—Que les noms de MM. Smith (*Calgary-Sud*) et Nugent soient substitués à ceux de MM. Martini et Horner (*Acadia*) sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

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

PROCÈS-VERBAL

MARDI 27 juin 1961.
(16)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 9 h. 35 du matin, sous la présidence de l'hon. W. E. Rowe.

Présents: MM. Badanai, Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Chevrier, Fisher, Howe, Kennedy, McFarlane, McPhillips, McWilliam, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Nugent, Robinson, Rowe, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*).—(18).

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. D'*Air-Canada:* M. Donald Gordon, membre du conseil d'administration; M. H. W. Seagrim, vice-président de la division de l'exploitation; M. W. G. Wood, vice-président de la division des ventes; M. W. S. Harvey, contrôleur; M. G. R. Hackett, membre du conseil d'administration.

Le président déclare que la séance est ouverte et il invite M. Gordon à présenter la délégation d'Air-Canada. M. Gordon dit que le président d'Air-Canada, M. G. R. McGregor, ne peut être présent, car il subit des examens sur l'ordre de son médecin. Il présente les fonctionnaires qui assistent à la séance.

M. Seagrim donne lecture du rapport annuel pour 1960 d'Air-Canada et, avec l'aide de MM. Harvey et Wood, il répond aux nombreuses questions qu'on lui pose à ce sujet.

A onze heures du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à 2 h. 30 de l'après-midi de ce jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(1)

Le Comité se réunit de nouveau à 2 h. 35 de l'après-midi, sous la présidence de l'hon. W. E. Rowe.

Présents: MM. Badanai, Broome, Carter, Chevrier, Creaghan, Fisher, Grills, Howe, Kennedy, McFarlane, McPhillips, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*)—18.

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; M. J.-A. deLalanne, comptable agréé. D'Air-Canada: M. H. W. Seagrim, vice-président de la division de l'exploitation; M. W. G. Wood, vice-président de la division des ventes; M. W. S. Harvey, contrôleur.

Le président déclare que la séance est ouverte.

M. Seagrim répond à des questions posées lors de la séance du matin et qui avaient été réservées.

Le Comité continue et termine son examen, paragraphe par paragraphe, du rapport d'Air-Canada.

Sur proposition de M. Chevrier, appuyé par M. McPhillips,

Il est décidé—Que le rapport annuel (1960) d'Air-Canada soit adopté.

Sur proposition de M. Chevrier, appuyé par M. Pascoe,

Il est décidé—Que le Comité exprime à M. G. R. McGregor son regret au sujet de son absence, l'informe qu'il lui souhaite un prompt rétablissement et lui exprime sa gratitude à l'égard de la coopération qu'ont manifesté les fonctionnaires d'Air-Canada.

Le président dépose le budget des immobilisations d'Air-Canada, qui est adopté sur la proposition de M. McPhillips, appuyé par M. Broome.

Sur proposition de M. Smith (*Simcoe-Nord*), appuyé par M. McFarlane.

Il est décidé—Que soit maintenant adopté le poste concernant le budget d'immobilisations des chemins de fer Nationaux, qui avait été réservé jusqu'à ce que le Comité adopte le budget d'immobilisations d'Air-Canada.

Le président remercie les témoins d'Air-Canada, qui se retirent.

Le président dépose le rapport du vérificateur au Parlement, relativement à Air-Canada, et il demande à M. J.-A. deLalanne de comparaître. On interroge le témoin sur le rapport, lequel est adopté sur la proposition de M. McPhillips, appuyé par M. Monteith (*Verdun*).

A 5 h. 10 de l'après-midi, le Comité, ayant terminé ses délibérations, s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

R.-L. Boivin.

TÉMOIGNAGES

MARDI 27 juin 1961.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum; je vous demanderais de faire silence. Nous regrettons tous que M. Gordon McGregor, président d'Air-Canada, ne soit pas ici aujourd'hui, mais M. Donald Gordon assiste à notre séance. Il est président des chemins de fer Nationaux et membre du conseil d'administration d'Air-Canada. Il peut nous parler de l'état de santé de M. McGregor et nous présenter ceux qui sont chargés d'administrer Air-Canada en l'absence du président.

M. DONALD GORDON (*membre du conseil d'administration d'Air-Canada*): Monsieur le président et membres du Comité, je comparais ici pour les membres du conseil d'administration d'Air-Canada à la demande du ministre des Transports et en l'absence de M. Gordon McGregor, président de la société, qui normalement aurait présenté le rapport annuel et le budget au nom du conseil d'administration. Je dois dire tout d'abord que M. McGregor, sur l'avis de ses médecins, subit depuis la dernière semaine, à l'Institut neurologique de Montréal, des examens qui ne sont pas encore terminés et, ainsi, il ne peut assister à la présente séance du Comité, la première, si je puis le signaler, qu'il ait manqué depuis qu'il a été nommé président d'Air-Canada en 1948.

Aucun diagnostic n'a encore été prononcé sur son état; mais, lorsque je lui ai rendu visite hier après-midi, non seulement il était de bonne humeur et joyeux, mais il lui tardait de retourner à son bureau dès que les médecins l'y autoriseraient.

C'est tout ce que je puis dire au sujet de son état de santé; le diagnostic n'est pas encore établi, et les médecins espèrent pouvoir se prononcer bientôt de façon plus définitive.

Je suis ici afin de présenter au Comité les principaux directeurs de la Société qui sont autorisés à soumettre le rapport et le budget annuels. Je tiens à vous assurer qu'ils sauront répondre à toutes les questions que vous désirerez leur poser concernant l'exploitation et les méthodes d'Air-Canada. A ma droite est M. H. W. Seagrim, vice-président de la division de l'exploitation, qui sera le témoin principal. Il sera appuyé par M. W. G. Wood, vice-président de la division des ventes, et par M. W. S. Harvey, contrôleur, qu'accompagneront les autres adjoints qu'ils croiront à propos de faire témoigner. Je crois que ces dispositions aideront le Comité à terminer son examen le plus tôt possible. C'est tout ce que j'ai à dire.

Le PRÉSIDENT: Et maintenant, messieurs, vous comprenez la situation. Je crois que M. Seagrim lira le rapport annuel, dont vous avez sans doute chacun un exemplaire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Est-il nécessaire qu'on nous lise le rapport?

M. CHEVRIER: Personnellement, je préférerais que le rapport soit considéré comme lu et que l'on pose les questions qu'on désirera.

Le PRÉSIDENT: Puisque nous avons le rapport en main, je crois que nous pourrions hâter les choses si on nous le lisait. Qu'en pensez-vous, messieurs?

M. BROOME: Le rapport n'est pas trop long, et je crois qu'on devrait nous en donner lecture.

Le PRÉSIDENT: Desirez-vous qu'il soit lu paragraphe par paragraphe et que nous adoptions chaque paragraphe au fur et à mesure?

M. BROOME: Non.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nous avons constaté que la lecture du rapport, cette année, des chemins de fer Nationaux a été très utile. Je proposerais que vous suiviez la même méthode en ce qui concerne celui d'Air-Canada.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Après lecture de ce rapport, je présume que nous étudierons à fond un sujet en particulier, avant de passer aux différents chapitres.

Le PRÉSIDENT: Très bien; alors nous ferons lire le rapport.

M. H. W. SEAGRIM: (*vice-président de la division de l'exploitation, Air-Canada*): Monsieur le président, avant de lire ce rapport, puis-je faire une remarque concernant notre attitude envers le Comité?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. SEAGRIM: En l'absence de M. McGregor, nous comparaissons devant vous comme une équipe plutôt qu'à titre particulier. M. Gordon Wood, notre vice-président de la division des ventes, M. Harvey, notre contrôleur, et moi-même, possédons une certaine connaissance, à titre d'experts, dans nos domaines particuliers: M. Wood en ce qui concerne les ventes, M. Harvey en ce qui concerne la finance, et moi-même dans le domaine de l'exploitation. Je crois qu'il serait préférable que toutes les questions me soient adressées, car personne ne possède autant que M. McGregor une aussi vaste connaissance de toutes les affaires d'Air-Canada. Par conséquent, si les questions me sont posées, je pourrai m'assurer qu'y répondra le membre de notre équipe le plus compétent pour ce faire.

Pendant que nous en sommes encore aux préliminaires, je signalerai que nous avons ici pour nous aider M. R. C. MacInnes, notre directeur des relations extérieures, M. N. E. Taylor, chef de notre division des recherches économiques, et M. H. Keil, notre vérificateur général. Je vous lirai maintenant notre rapport.

CONSEIL D'ADMINISTRATION*

Nommés par le gouverneur en conseil: G. R. Hackett, Vancouver; vice-maréchal C. M. McEwen, C. B., M. C., D.F.C., LL.D., Toronto; G. R. McGregor, O.B.E., D.F.C., F.R.Ae.S., Montréal;

Élus par les actionnaires: E. W. Bickle, Toronto; Wilfrid Gagnon, C.B.E., Montréal; Donald Gordon, C.M.G., LL.D., Montréal; J. A. Northey, Toronto; W. G. Stewart, C. R., Moncton.

*Au 31 décembre 1960.

DIRECTION

Président: G. R. McGregor, O.B.E., D.F.C., F.R.Ae.S.

Vice-président de la division de l'exploitation: H. W. Seagrim.

Vice-président de la division des ventes: W. G. Wood.

Contrôleur: W. S. Harvey.

Gérant général de la division des achats et des magsains: H. C. Cotterell.

Secrétaire: R. H. Tarr.

Chef du contentieux: H. C. Friel, C.R.

Siège social: Édifice de l'Aviation internationale, Montréal, P.Q.

SOMMAIRE DE L'ANNÉE

	1960	1959	% de différence
Recettes	$148,986,526	$134,678,748	+11
Revenu net	$ (2,607,350)	$ 152,554	
Sièges-milles disponibles (milliers)	3,108,506	2,749,228	+13
Sièges-milles occupés (milliers)	2,050,600	1,828,902	+12
Tonnes-milles disponibles (milliers)	402,892	356,732	+13
Tonnes-milles transportées (milliers)	233,401	208,208	+12
Recette moyenne par voyageur-mille	6.25¢	6.31¢	— 1
Recette moyenne par tonne-mille payante	63.16¢	64.12¢	— 2

REVUE FINANCIÈRE

Résultats de l'exploitation en 1960 par comparaison avec ceux de 1959

	1960	1959	Différence
Revenu d'exploitation	$14,723,881	$14,558,559	+$ 165,322
Provision pour amortissement	13,671,303	12,145,082	+ 1,526,221
	$ 1,052,578	$ 2,413,477	—$1,360,899
Revenu net d'autres sources	4,437,538	1,469,802	+ 2,967,736
Revenu avant déduction des intérêts	$ 5,490,116	$ 3,883,279	+$1,606,837
Intérêts sur emprunts et obligations	8,097,466	3,730,725	+ 4,366,741
Bénéfice net ou (déficit)	$(2,607,350)	$ 152,554	—$2,759,904

RAPPORT ANNUEL

Montréal, 28 février 1961

A l'honorable ministre
des Transports, Ottawa
Monsieur le ministre,

Le conseil d'administration d'Air-Canada a l'honneur de vous présenter son rapport pour l'année civile 1960.

Revue financière

Après avoir réalisé des bénéfices pendant neuf ans, la société Air-Canada a accusé une perte de $2,607,350 en 1960. Une certaine diminution s'est produite dans la moyenne du revenu tiré de chaque voyageur-mille. La Société a accru sa capacité de 13 p. 100 à un coût par siège-mille disponible inférieur à celui de 1959.

Les revenus se sont accrus lentement au début de l'année, à cause de certains facteurs découlant de la concurrence; mais après la réception de nouveaux appareils et l'institution d'un tarif plus bas sur les vols transatlantiques, une reprise s'est amorcée dans la seconde moitié de l'année.

Le trafic et les revenus de la Société ont augmenté comme il suit:

TRAFIC	Domestique	Transatlantique	Sud	Réseau entier
	%	%	%	%
Voyageurs-milles	11	27	— 2	12
Tonnes-milles de marchandises	15	30	3	18
Tonnes-milles de courrier	6	9	28	6
REVENU				
Passagers	10	25	—	11
Marchandises	9	8	10	9
Courrier	1	6	22	3

Le fait de mettre le service aérien à la portée du plus grand nombre possible de gens a eu pour effet d'abaisser la moyenne du montant qu'a reçu Air-Canada pour ses services. Ainsi, sur les vols nord-américains, la proportion du transport des passagers en classe économique a atteint 34 p. 100 en 1960 comparativement à 27 p. 100 en 1959, et la moyenne des recettes est par conséquent tombée à 6.24¢ par passager-mille comparativement à 6.31¢.

A 66 p. 100, le pourcentage des sièges-milles occupés a été inférieur à celui de 1959.

Il a été de nouveau possible de réduire légèrement le coût total par tonne-mille disponible. Cela est particulièrement encourageant lorsqu'on se rend compte qu'à eux seuls les frais nets d'intérêts ont contribué à porter les frais unitaires par tonne-mille disponible à 1.03¢, soit une augmentation de 56 p. 100.

Air-Canada a bénéficié en 1960 d'une légère baisse des prix des carburants. Le coût unitaire de la main-d'œuvre et du matériel d'entretien s'est amélioré de façon appréciable en dépit des difficultés qu'ont présentées l'entrée en service de nouveaux appareils et notre déménagement à un nouveau centre d'entretien. La productivité accrue de notre nouvelle flotte aérienne, alliée à un emploi réduit des avions à pistons, a été le facteur qui a le plus contribué à cette amélioration.

Des investissements élevés pour du nouveau matériel et de nouvelles propriétés ont entraîné des augmentations équivalentes des frais fixes. Ensemble, l'amortissement, les assurances et les intérêts ont dépassé $19,000,000 en 1960, ce qui représente une augmentation de 25 p. 100 sur l'année précédente.

La productivité s'est accrue de 5 p. 100 par tonne-mille par employé. Toutefois, le nombre moyen des employés a augmenté de 8 p. 100 et la moyenne des salaires mensuels, de 7 p. 100 en 1960.

Les frais exceptionnels de formation subis durant l'année écoulée par suite de la mise en service de nouveaux appareils, et s'élevant à $1,384,000, seront amortis au cours des quatre prochaines années. Les frais ordinaires de formation ont déjà été imputés proportionnellement sur les comptes d'exploitation de 1960.

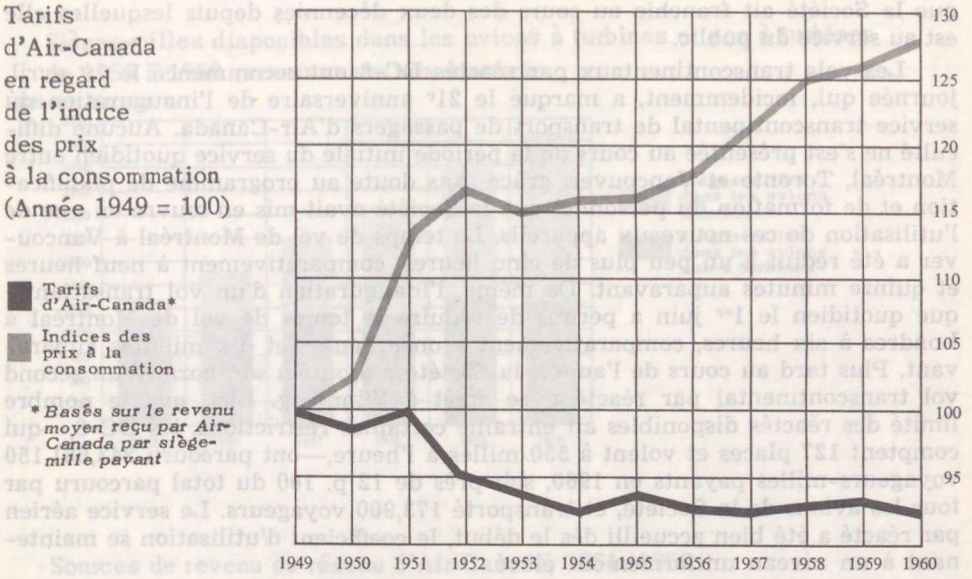
Le solde de surplus de $6,842,000 a été affecté à une réserve en prévision des différences nettes entre la valeur comptable et le prix de vente des avions à moteurs à pistons, de leurs organes principaux et des pièces en stock.

Durant l'année écoulée, l'augmentation des investissements en propriétés et matériel a été de $87,006,000, ce qui représente les paiements provisoires et final applicables à l'achat des DC-8 et des Vanguard et de l'équipement au sol, et la construction du centre d'entretien de Dorval.

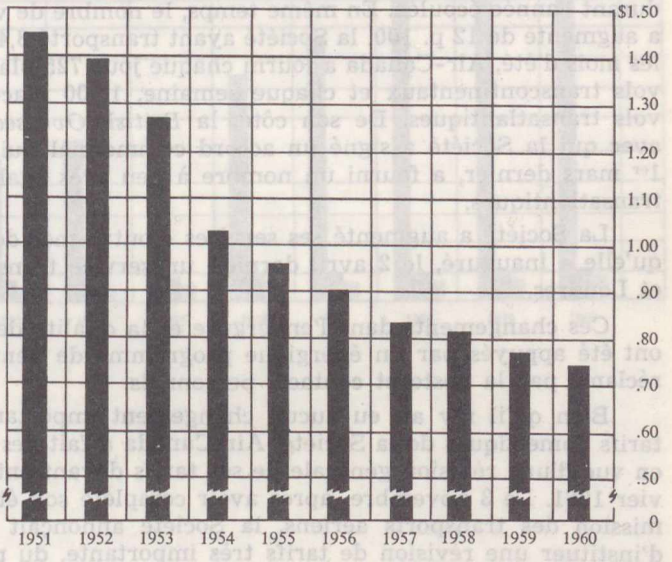
Accroissement du trafic et du service

Durant l'année, la Société a inauguré au Canada le service aérien par réactés. Ce fut un événement mémorable dans l'histoire des transports au Canada, lequel constituait un changement radical dans la rapidité du transport

Tarifs d'Air-Canada en regard de l'indice des prix à la consommation (Année 1949 = 100)



Revenu par tonne-mille de courrier, service nord-américain 1951–1960



des voyageurs et des marchandises. C'est peut-être là l'étape la plus importante que la Société ait franchie au cours des deux décennies depuis lesquelles elle est au service du public.

Les vols transcontinentaux par réactés DC-8 ont recommencé le 1er avril, journée qui, incidemment, a marqué le 21e anniversaire de l'inauguration du service transcontinental de transport de passagers d'Air-Canada. Aucune difficulté ne s'est présentée au cours de la période initiale du service quotidien entre Montréal, Toronto et Vancouver, grâce sans doute au programme de planification et de formation du personnel que la Société avait mis en œuvre en vue de l'utilisation de ces nouveaux appareils. Le temps de vol de Montréal à Vancouver a été réduit à un peu plus de cinq heures, comparativement à neuf heures et quinze minutes auparavant. De même, l'inauguration d'un vol transatlantique quotidien le 1er juin a permis de réduire le temps de vol de Montréal à Londres à six heures, comparativement à onze heures et dix minutes auparavant. Plus tard au cours de l'année, la Société a ajouté à son horaire un second vol transcontinental par réacté avec arrêt à Winnipeg. Bien que le nombre limité des réactés disponibles ait entraîné certaines restrictions, les DC-8,—qui comptent 127 places et volent à 550 milles à l'heure,—ont parcouru 243,681,150 voyageurs-milles payants en 1960, soit près de 12 p. 100 du total parcouru par tous les avions de la Société, et transporté 173,900 voyageurs. Le service aérien par réacté a été bien accueilli dès le début, le coefficient d'utilisation se maintenant à un niveau uniformément élevé.

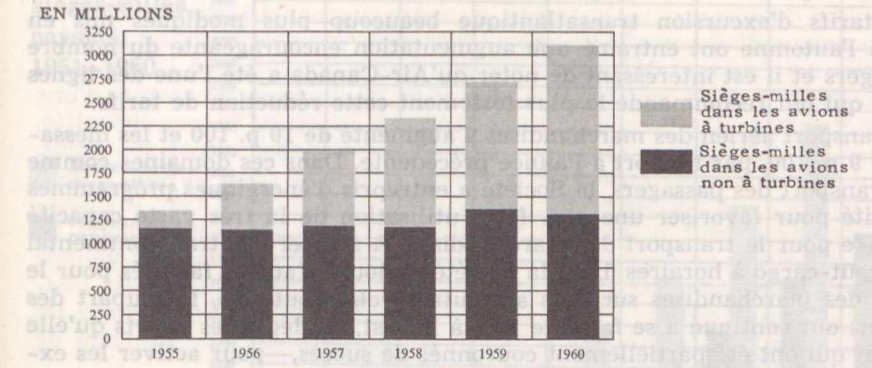
Ensemble, l'emploi de plus gros avions et l'augmentation de la fréquence des vols sur plusieurs lignes domestiques représentent une expansion de 13 p. 100 dans la capacité d'Air-Canada en ce qui concerne le transport des passagers. Plus de trois milliards de sièges-milles ont été mis à la disposition du public durant l'année écoulée. En même temps, le nombre de voyageurs-milles payants a augmenté de 12 p. 100, la Société ayant transporté 3,440,303 passagers. Durant les mois d'été, Air-Canada a fourni chaque jour 725 places aller-retour pour des vols transcontinentaux et chaque semaine, 1,500 places aller-retour pour des vols transatlantiques. De son côté, la *British Overseas Airways Corporation,* avec qui la Société a signé un accord commercial qui est entré en vigueur le 1er mars dernier, a fourni un nombre à peu près égal de places pour les vols transatlantiques.

La Société a augmenté ses services d'outre-mer de façon appréciable lorsqu'elle a inauguré, le 2 avril dernier, un service transatlantique entre Halifax et Londres.

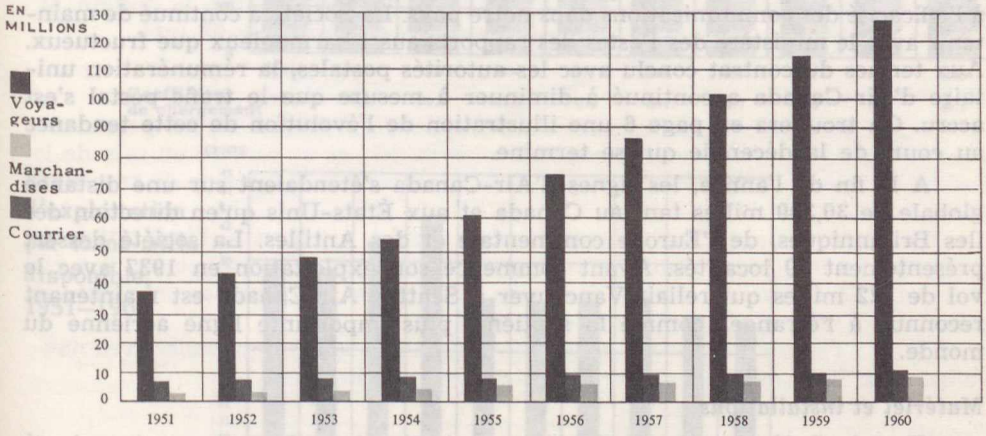
Ces changements dans l'envergure et la qualité des services d'Air-Canada, ont été appuyés par un énergique programme de vente comprenant publicité, réclame par la poste et contacts personnels.

Bien qu'il n'y ait eu aucun changement important dans la structure des tarifs domestiques de la Société, Air-Canada a fait des recherches approfondies en vue d'une révision générale de ses tarifs devant entrer en vigueur le 2 janvier 1961. Le 3 novembre, après avoir complété son étude et consulté la Commission des transports aériens, la Société annonçait qu'elle avait l'intention d'instituer une révision de tarifs très importante, du pont de vue économique, tant pour Air-Canada que pour le public voyageur. Pour faire cette révision, la Société a adopté une nouvelle méthode d'établissement des tarifs des passagers, basée sur les frais d'exploitation des différents vols et leur distance en milles, qui a eu pour effet d'abaisser sensiblement les tarifs domestiques sur les longs trajets et d'augmenter, dans une certaine mesure, les tarifs applicables aux vols plus courts. Aux termes de son programme, la Société a, simultanément, prévu une vaste expansion de son service en classe économique et de nouveaux tarifs modiques d'excursion. De plus, elle a annoncé l'augmentation aux niveaux applicables aux vols internationaux du poids des

Sièges-milles disponibles dans les avions à turbines et non à turbines de 1955 à 1960 (NOLISEMENTS NON COMPRIS)



Sources de revenu du réseau d'Air-Canada, 1951–1960



bagages qui peuvent être transportés gratuitement sur les vols domestiques. En général, cette révision a eu pour effet de donner à Air-Canada une structure rationnelle et économique de ses tarifs qui est au nombre des plus basses parmi les services réguliers en Amérique du Nord.

Les tarifs d'excursion transatlantique beaucoup plus modiques mis en vigueur à l'automne ont entraîné une augmentation encourageante du nombre des passagers et il est intéressant de noter qu'Air-Canada a été l'une des lignes aériennes qui ont recommandé le plus fortement cette réduction de tarifs.

Le transport aérien des marchandises a augmenté de 19 p. 100 et les messageries, de 9 p. 100, par rapport à l'année précédente. Dans ces domaines comme dans le transport des passagers, la Société a entrepris d'énergiques programmes de publicité pour favoriser une plus forte utilisation de la très vaste capacité qu'elle offre pour le transport des marchandises. A son service transcontinental d'avions tout-cargo à horaires fixes, la Société a ajouté d'autres facilités pour le transport des marchandises sur tous ses autres vols. Toutefois, la plupart des expéditions ont continué à se faire de l'est à l'ouest, en dépit des efforts qu'elle a faits,—et qui ont été partiellement couronnés de succès,—pour activer les expéditions vers l'est en offrant des tarifs-marchandises spéciaux.

Le transport du courrier a augmenté de 6 p. 100. Bien que l'ensemble du courrier de première classe soit transporté en avion depuis 1948, le Canada reste le seul pays de l'hémisphère occidental à bénéficier de ce système expéditif de livraison du courrier, qui contribue de façon importante à la rapidité et à l'efficacité des communications dans notre pays. La Société a continué de maintenir avec le ministère des Postes des rapports aussi harmonieux que fructueux. Aux termes du contrat conclu avec les autorités postales, la rémunération unitaire d'Air-Canada a continué à diminuer à mesure que le trafic postal s'est accru. On trouvera en page 6 une illustration de l'évolution de cette tendance au cours de la décennie qui se termine.

A la fin de l'année, les lignes d'Air-Canada s'étendaient sur une distance globale de 30,399 milles tant au Canada et aux États-Unis qu'en direction des îles Britanniques, de l'Europe continentale et des Antilles. La société dessert présentement 59 localités. Ayant commencé son exploitation en 1937 avec le vol de 122 milles qui reliait Vancouver à Seattle, Air-Canada est maintenant reconnue à l'étranger comme la septième plus importante ligne aérienne du monde.

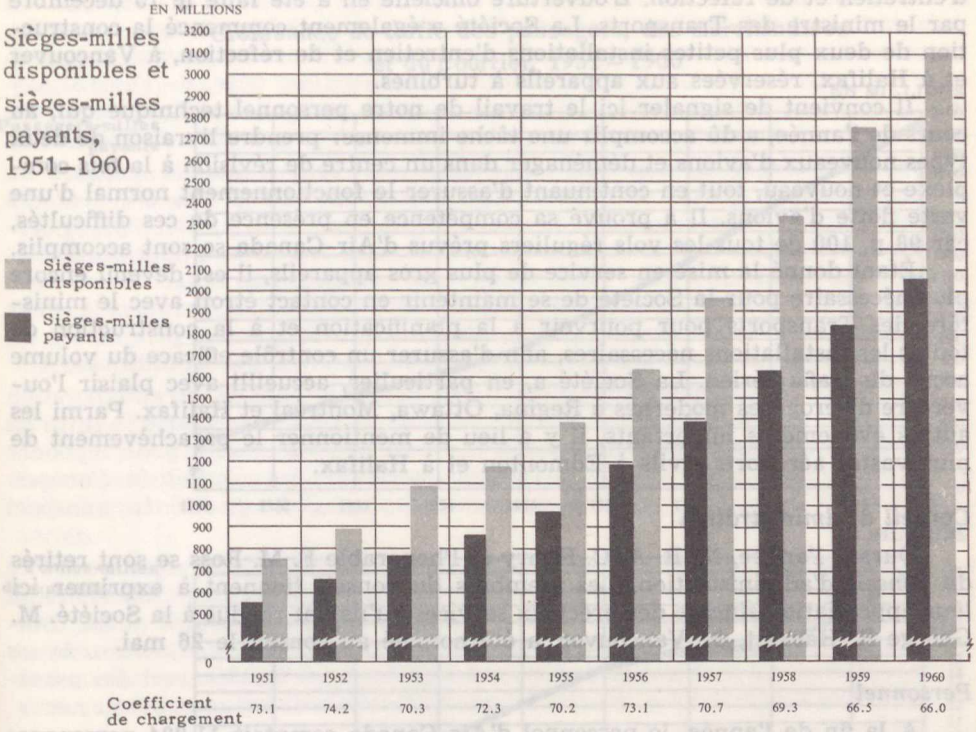
Matériel et installations

C'est le 7 février que la Société a pris livraison de son premier réacté Douglas DC-8 actionné par moteurs Rolls-Royce, et le 7 décembre qu'est arrivé le premier des gros turbo-propulsés Vickers Vanguard, également pourvu de moteurs Rolls-Royce. L'année 1960 a été celle durant laquelle a commencé de s'accomplir la transition entre les moteurs à pistons et ceux à turbines. A la fin de 1960, Air-Canada avait reçu sept DC-8 et trois Vanguard. Lorsque le dernier North Star affecté au transport des passagers a été retiré du service à l'ouest de Toronto, à la fin d'octobre, c'était le commencement de la fin pour les avions à pistons d'Air-Canada.

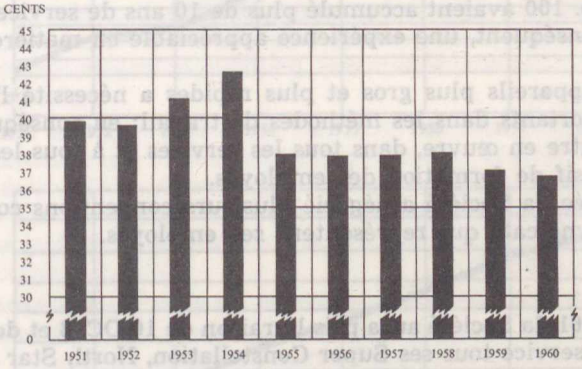
A la fin de l'année, la flotte aérienne de la Société comprenait sept DC-8, trois Vanguard, 49 Viscount, 12 Super Constellation, 21 North Star et sept DC-3.

Le nouveau centre de révision de Dorval, conçu spécialement pour l'entretien des appareils à turbines, des moteurs et des accessoires, était prêt lors de la réception du premier DC-8 et ses installations ont été complétées au cours de l'année. Cette nouvelle base, qui emploie 3,000 personnes, offre ce qu'il y a de plus nouveau en fait de services techniques et permettra à la Société de continuer à satisfaire aux normes les plus rigoureuses en matière de mécanique,

Sièges-milles disponibles et sièges-milles payants, 1951–1960



Frais d'exploitation par tonne-mille disponible, 1951–1960



d'entretien et de réfection. L'ouverture officielle en a été faite le 15 décembre par le ministre des Transports. La Société a également commencé la construction de deux plus petites installations d'entretien et de réfection, à Vancouver et à Halifax, réservées aux appareils à turbines.

Il convient de signaler ici le travail de notre personnel technique qui, au cours de l'année, a dû accomplir une tâche immense: prendre livraison de deux types nouveaux d'avions et déménager dans un centre de révision à la fois complexe et nouveau, tout en continuant d'assurer le fonctionnement normal d'une vaste flotte d'avions. Il a prouvé sa compétence en présence de ces difficultés, car 98 p. 100 de tous les vols réguliers prévus d'Air-Canada se sont accomplis.

Étant donné la mise en service de plus gros appareils, il est devenu encore plus nécessaire pour la Société de se maintenir en contact étroit avec le ministère des Transports pour pourvoir à la planification et à la construction de toutes les installations nécessaires, afin d'assurer un contrôle efficace du volume accru du trafic aérien. La Société a, en particulier, accueilli avec plaisir l'ouverture d'aérogares modernes à Regina, Ottawa, Montréal et Halifax. Parmi les autres événements importants, il y a lieu de mentionner le parachèvement de plus vastes aéroports civils à Edmonton et à Halifax.

Conseil d'administration

Durant l'année, M. R. A. C. Henry et l'honorable F. M. Ross se sont retirés du conseil d'administration. Les membres du conseil tiennent à exprimer ici leur appréciation sincère des précieux services qu'ils ont rendus à la Société. M. George R. Hackett, de Vancouver, a été nommé au conseil le 26 mai.

Personnel

A la fin de l'année, le personnel d'Air-Canada comptait 11,284 personnes, dont près de 30 p. 100 avaient accumulé plus de 10 ans de service au sein de la Société et, par conséquent, une expérience appréciable en matière de transport aérien.

L'arrivée d'appareils plus gros et plus rapides a nécessité l'institution de changements importants dans les méthodes de travail; en conséquence, il a été nécessaire de mettre en œuvre, dans tous les services et à tous les échelons, un programme intensif de formation des employés.

Durant l'année, la Société a négocié plusieurs conventions collectives nouvelles avec les syndicats qui représentent ses employés.

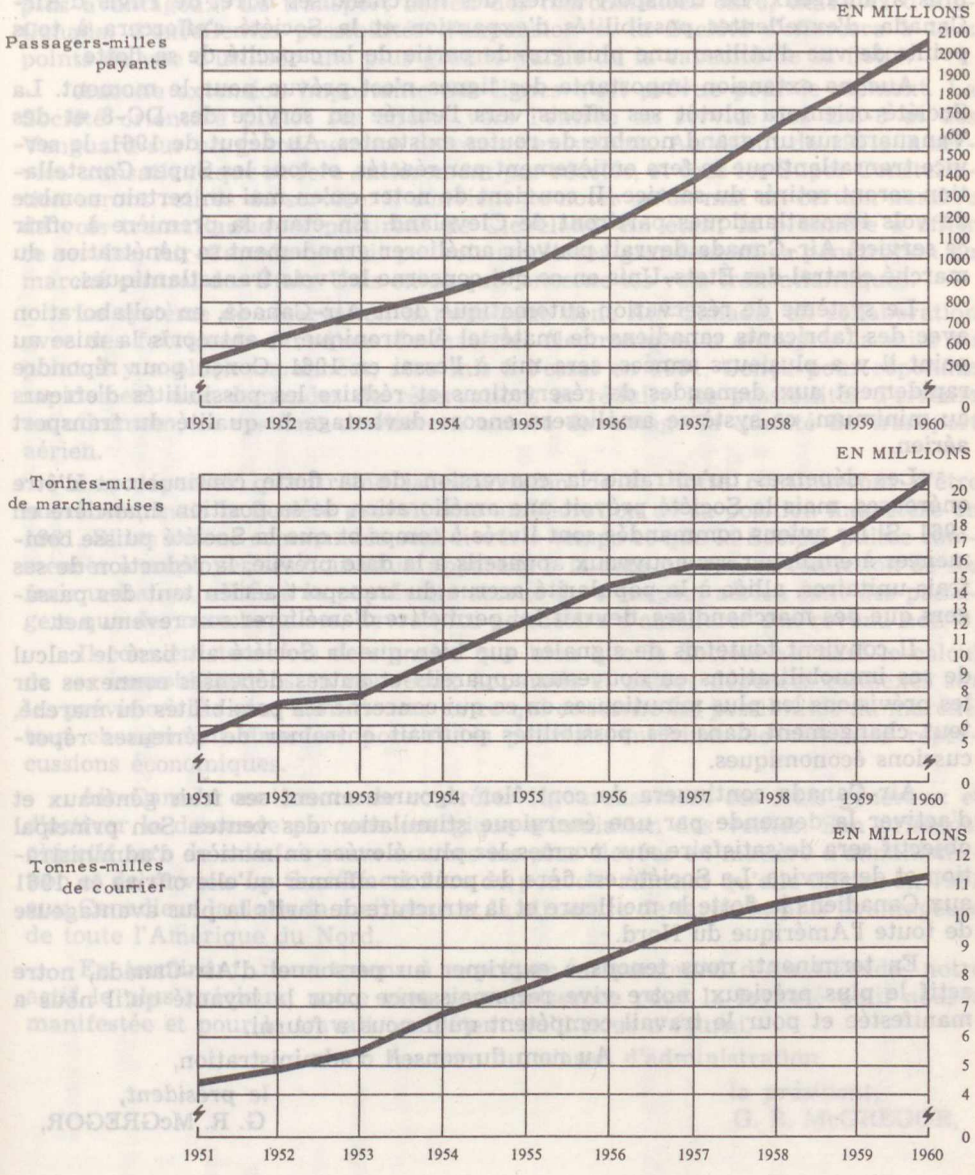
Projets

A la fin de 1961, la Société aura pris livraison de 10 DC-8 et de 20 Vanguard et aura retiré du service tous ses Super Constellation, North Star et DC-3. Air-Canada deviendra alors la première ligne aérienne importante du monde à posséder une flotte entièrement composée d'appareils à turbines, ce qui permettra d'offrir aux Canadiens un service d'une plus grande qualité encore.

Le service transcontinental par Vanguard commencera au début de 1961 et, les mois suivants, ce turbo-propulsé de 96 places pouvant voler à 425 milles à l'heure offrira un certain nombre de vols entre les villes canadiennes, au-dessus de la frontière et vers le sud. Rapide, confortable et économique à l'usage, cet excellent avion desservira surtout les routes canadiennes à des distances moyennes. Les DC-8 seront affectés aux longs trajets tandis que les Viscount, dont on a transformé un certain nombre en avions de classe économique à 54 places, assureront la majeure partie du service sur les courts trajets.

On espère que la rapidité et le confort de la flotte entièrement d'appareils à turbines, alliés à la réduction des tarifs et à la disponibilité accrue de la classe économique, activeront fortement la demande dans le domaine du transport des passagers.

Croissance du trafic des passagers, des marchandises et du courrier, 1951 – 1960



La Société s'efforcera également d'accroître le trafic des marchandises. La très vaste capacité de chargement des Vanguard, alliée à la réduction des tarifs-marchandises aériens au Canada, offrira aux expéditeurs un service beaucoup plus avantageux. Le transport aérien des marchandises offre, de l'avis d'Air-Canada, d'excellentes possibilités d'expansion et la Société s'efforcera à tous points de vue d'utiliser une plus grande partie de la capacité de sa flotte.

Aucune extension importante des lignes n'est prévue pour le moment. La Société orientera plutôt ses efforts vers l'entrée en service des DC-8 et des Vanguard sur un grand nombre de routes existantes. Au début de 1961, le service transatlantique se fera entièrement par réactés, et tous les Super Constellation seront retirés du service. Il convient de noter qu'en mai un certain nombre de vols transatlantiques partiront de Cleveland. En étant la première à offrir ce service, Air-Canada devrait pouvoir améliorer grandement sa pénétration du marché central des États-Unis en ce qui concerne les vols transatlantiques.

Le système de réservation automatique dont Air-Canada, en collaboration avec des fabricants canadiens de matériel électronique, a entrepris la mise au point il y a plusieurs années, sera mis à l'essai en 1961. Conçu pour répondre rapidement aux demandes de réservations et réduire les possibilités d'erreurs au minimum, ce système améliorera encore davantage la qualité du transport aérien.

Les dépenses qu'entraîne la conversion de sa flotte continueront d'être onéreuses, mais la Société prévoit une amélioration de sa position financière en 1961. Si les avions commandés sont livrés à temps et que la Société puisse commencer à employer ses nouveaux appareils à la date prévue, la réduction de ses frais unitaires, alliée à la popularité accrue du transport aérien tant des passagers que des marchandises, devrait lui permettre d'améliorer son revenu net.

Il convient toutefois de signaler que bien que la Société ait basé le calcul de ses immobilisations en nouveaux appareils et autres dépenses connexes sur les prévisions les plus minutieuses en ce qui concerne les possibilités du marché, tout changement dans ces possibilités pourrait entraîner de sérieuses répercussions économiques.

Air-Canada continuera de contrôler rigoureusement ses frais généraux et d'activer la demande par une énergique stimulation des ventes. Son principal objectif sera de satisfaire aux normes les plus élevées en matière d'administration et de service. La Société est fière de pouvoir affirmer qu'elle offrira en 1961 aux Canadiens la flotte la meilleure et la structure de tarifs la plus avantageuse de toute l'Amérique du Nord.

En terminant, nous tenons à exprimer au personnel d'Air-Canada, notre actif le plus précieux, notre vive reconnaissance pour la loyauté qu'il nous a manifestée et pour le travail compétent qu'il nous a fourni.

Au nom du conseil d'administration,

le président,
G. R. McGREGOR,

La Société s'efforcera également d'accroître le trafic des marchandises. La très vaste capacité de chargement des Vanguard, alliée à la réduction des tarifs-marchandises aériens au Canada, offrira aux expéditeurs un service beaucoup plus avantageux. Le transport aérien des marchandises offre, de l'avis d'Air-Canada, d'excellentes possibilités d'expansion et la Société s'efforcera à tous points de vue d'utiliser une plus grande partie de la capacité de sa flotte.

Aucune extension importante des lignes n'est prévue pour le moment. La Société orientera plutôt ses efforts vers l'entrée en service des DC-8 et des Vanguard sur un grand nombre de routes existantes. Au début de 1961, le service transatlantique se fera entièrement par réactés, et tous les Super Constellation seront retirés du service. Il convient de noter qu'en mai un certain nombre de vols transatlantiques partiront de Cleveland. En étant la première à offrir ce service, Air-Canada devrait pouvoir améliorer grandement sa pénétration du marché central des États-Unis en ce qui concerne les vols transatlantiques.

Le système de réservation automatique dont Air-Canada, en collaboration avec des fabricants canadiens de matériel électronique, a entrepris la mise au point il y a plusieurs années, sera mis à l'essai en 1961. Conçu pour répondre rapidement aux demandes de réservations et réduire les possibilités d'erreurs au minimum, ce système améliorera encore davantage la qualité du transport aérien.

Les dépenses qu'entraîne la conversion de sa flotte continueront d'être onéreuses, mais la Société prévoit une amélioration de sa position financière en 1961. Si les avions commandés sont livrés à temps et que la Société puisse commencer à employer ses nouveaux appareils à la date prévue, la réduction de ses frais unitaires, alliée à la popularité accrue du transport aérien tant des passagers que des marchandises, devrait lui permettre d'améliorer son revenu net.

Il convient toutefois de signaler que bien que la Société ait basé le calcul de ses immobilisations en nouveaux appareils et autres dépenses connexes sur les prévisions les plus minutieuses en ce qui concerne les possibilités du marché, tout changement dans ces possibilités pourrait entraîner de sérieuses répercussions économiques.

Air-Canada continuera de contrôler rigoureusement ses frais généraux et d'activer la demande par une énergique stimulation des ventes. Son principal objectif sera de satisfaire aux normes les plus élevées en matière d'administration et de service. La Société est fière de pouvoir affirmer qu'elle offrira en 1961 aux Canadiens la flotte la meilleure et la structure de tarifs la plus avantageuse de toute l'Amérique du Nord.

En terminant, nous tenons à exprimer au personnel d'Air-Canada, notre actif le plus précieux, notre vive reconnaissance pour la loyauté qu'il nous a manifestée et pour le travail compétent qu'il nous a fourni.

Au nom du conseil d'administration,

le président,
G. R. McGREGOR,

BILAN

au 31 décembre 1960

ACTIF			PASSIF		
Disponibilités			**Exigibilités**		
Encaisse		$ 6,059,622	Comptes à payer		$ 6,072,626
Comptes à percevoir:			Soldes à payer à d'autres exploitants—trafic		5,415,005
			Dépôts sur crédits de voyage		1,722,100
			Traitements et salaires		2,440,965
			Transport payé d'avance		3,156,618
Gouvernement du Canada	$ 2,232,698		Intérêt dû		3,168,064
Trafic général	7,986,611				$ 21,975,378
Autres	4,486,571	14,705,880	**Emprunts et obligations—Chemins de fer Nationaux du Canada**		
			Billets	$ 27,000,000	
			Obligations	182,100,000	209,100,000
Matériaux et fournitures—au prix coûtant		17,104,449	**Capital-actions Réserves**		
			Assurances	$ 5,690,067	
Autres disponibilités		589,452	Propriétés, installations et matériel	6,841,668	12,531,735
		$ 38,459,403			
Fonds d'assurance		5,690,067	Actions ordinaires —capital autorisé: 250,000 actions d'une valeur au pair de $100 —capital émis: 50,000 actions entièrement payées		5,000,000

Immobilisations		
Immeubles et matériel—au prix coûtant	$217,086,596	
Moins: Amortissement accumulé	72,550,665	
	$144,535,931	
Paiements provisoires	58,537,217	203,073,148
Frais de formation non amortis		1,384,495
		$248,607,113

Ce bilan est celui qui est désigné dans mon rapport du 10 février 1961 au ministre des Transports.

J.-A. de LALANNE,

COMPTABLE AGRÉÉ,

Vérificateur.

Surplus		
Solde au 1er janvier 1960	$ 6,841,668	
Affecté à la réserve (propriétés, installations et matériel)	6,841,668	
	—	
Déficit, année 1960	$ (2,607,350)	
Montant à recevoir du gouvernement du Canada	2,607,350	—
		$248,607,113

Engagements et éventualités	
Solde à payer sur matériel commandé et construction en cours	$ 35,000,000
Billets escomptés à la banque et relatifs aux voyages à crédit	2,258,000

Le contrôleur,

W. S. HARVEY.

ÉTAT DU REVENU

	1960	1959
RECETTES D'EXPLOITATION		
Passagers	$127,595,694	$114,338,529
Courrier	10,244,192	9,986,475
Messageries et marchandises	7,931,310	7,265,752
Excédents de bagages	1,131,729	1,040,975
Nolisements	506,872	876,611
Services accessoires—net	1,576,729	1,170,406
	$148,986,526	$134,678,748
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Frais de vol	$ 30,485,450	$ 28,338,907
Entretien	37,032,782	34,019,516
Service des passagers	11,572,876	9,636,870
Frais de services relatifs aux avions et au trafic	27,741,696	24,320,876
Ventes et publicité	21,800,032	18,913,247
Frais généraux et administration	5,629,809	4,890,773
	$134,262,645	$120,120,189
REVENU D'EXPLOITATION	$ 14,723,881	$ 14,558,559
Provision pour amortissement	13,671,303	12,145,082
	$ 1,052,578	$ 2,413,477
Revenu net d'autres sources	4,437,538	1,469,802
REVENU AVANT LES DÉPENSES D'INTÉTÊT	$ 5,490,116	$ 3,883,279
Intérêts sur emprunts et obligations	8,097,466	3,730,725
BÉNÉFICE NET OU (DÉFICIT)	$ (2,607,350)	$ 152,554

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

A L'HONORABLE MINSITRE DES TRANSPORTS,
OTTAWA, CANADA.

J'ai examiné le bilan d'Air-Canada au 31 décembre 1960 et l'état des revenus pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des méthodes comptables et la vérification des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'a paru nécessaire dans les circonstances.

A mon avis, le bilan précité et l'état des revenus 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 et exact des affaires de la compagnie au 31 décembre 1960, et les résultats de son exploitation 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 pouvoris.

J.-A. deLalanne,
Comptable agréé.

Le 10 février 1961.

STATISTIQUES RÉVÉLATRICES

	1960	1959	% de différence
Nombre de passagers payants	3,440,303	3,209,197	+ 7
Sièges-milles disponibles (milliers)	3,108,506	2,749,228	+13
Sièges-milles occupés (milliers)	2,050,600	1,828,902	+12
Coefficient d'utilisation en passagers payants	66.0%	66.5%	
Tonnes-milles de courrier (milliers)	11,593	10,905	+ 6
Tonnes-milles de messageries (milliers)	2,887	2,663	+ 9
Tonnes-milles de marchandises (milliers)	17,981	15,100	+19
Tonnes-milles disponibles (milliers)	402,892	356,732	+13
Tonnes-milles transportées (milliers)	233,401	208,208	+12
Coefficient d'utilisation en charge payante	57.9%	58.4%	
Nombre de milles parcourus (milliers	58,951	56,981	+ 4
% des milles à l'horaire parcourus	97.7%	97.9%	
Nombre moyen d'employés	11,172	10,358	+ 8
Sièges-milles disponibles par employé	278,241	265,421	+ 5

Les vols par réactés, inaugurés le 1er avril, ont été bien accueillis du public dès le début. Les DC-8 à 127 places, dont la vitesse de croisière est de 550 milles à l'heure, ont réduit le temps de vol de moitié sur les routes transcontinentales et transatlantiques.

Le PRÉSIDENT: Et maintenant, messieurs, vous avez entendu lecture du rapport annuel. Avant que nous en discutions les détails, je dois vous informer que M. G. R. Hackett, de Vancouver que j'ai eu le plaisir de rencontrer, est ici.

M. CHEVRIER: Je désirerais poser une question en ce qui concerne le paragraphe relatif au financement. Il est indiqué au début du rapport qu'après neuf années de service, Air-Canada accuse, pour la première fois, une perte de l'ordre de $2,600,000 en comparaison du surplus de $152,000 pour l'année 1959. M. Seagrim pourrait-il nous expliquer brièvement pourquoi la situation financière d'Air-Canada s'est aggravée?

M. SEAGRIM: Plusieurs facteurs ont contribué à ce déficit. Je demanderai à M. Harvey d'en citer quelques-uns.

M. W. S. HARVEY (*contrôleur d'Air-Canada*): Je crois que dans notre rapport annuel de 1960 nous nous sommes efforcés d'expliquer certains postes concernant li'ntroduction d'un nouvel équipement et de nouvelles installations. La même situation se présentera probablement en 1961. Ainsi, en 1960, l'exploitation d'une base double à Dorval a été coûteuse, car nous ne l'avons pas occupée aussi tôt que prévu, ce qui a nécessité un personnel distinct pour chaque domaine de l'exploitation. Ce régime a exigé un surtemps considérable.

La substitution d'avions à bas prix a constitué un facteur important,—et ici je parle du coût par siège-mille disponible,—soit les Vanguard, qui ont été remplacés par des avions plus coûteux, comme les Super Constellation et les North Star. Comme on pouvait raisonnablement s'y attendre, surtout lorsque deux flottes distinctes sont mises en service, cette période de transition entraîne des frais d'organisation élevés, de nouvelles méthodes de mise au point, ainsi qu'une formation théorique et pratique. Les frais de formation exceptionnels ont été différés.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Avant de poser quelque question que ce soit, je désirerais exprimer à M. McGregor mon regret au sujet de sa maladie, et je lui souhaite un prompt rétablissement. Cependant, je désirerais faire quelques commentaires au sujet des remarques qu'a exprimées son contrôleur, lorsqu'il a dit que certains de ces frais se continueront peut-être au cours de l'année prochaine, et que probablement il pourrait établir un rapprochement entre cette situation et la prédiction selon laquelle il se produira de «sérieuses répercussions économiques» que pourrait avoir un changement des conditions du marché. Je suppose donc que les membres du conseil d'administration prévoient une nouvelle concurrence.

M. SEAGRIM: Les prévisions relatives à l'année 1961 ont été établies d'après certaines hypothèses, et tout changement des conditions qui ont servi à établir ces hypothèses pourra modifier les chiffres définitifs. Les dépenses qui ont été subies en 1960 relativement à la mise en service de nouveaux genres d'avions se continueront en 1961, mais je prévois qu'elles diminueront à mesure que tous nos Vanguard et nos DC-8 seront en service.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous croyez que vos nouveaux avions augmenteront sensiblement le volume de votre trafic-passagers. D'après les quelques premiers mois au cours desquels ils ont été mis en service, ne pouvez-vous pas dire s'il en est ainsi? De fait, j'ai constaté qu'il est actuellement impossible de réserver une place à bord des vols 800 et 803, et qu'il en est ainsi depuis quelque temps. Ce fait n'indique-t-il pas que le trafic-passagers sera plus élevé et que le coefficient d'utilisation pour cette période sera plus élevé que 66 p. 100?

M. SEAGRIM: Je demanderai à M. Wood de répondre à cette question.

M. W. G. WOOD (*vice-président des ventes, Air-Canada*): De fait, la nouvelle structure des tarifs et le nouveau matériel exercent déjà un effet stimulant dont les résultats se constatent depuis les quelques premiers mois de la présente année. De fait, notre volume de passagers-milles a augmenté d'environ 25 p. 100 au cours des cinq premier mois, tandis que durant la même période, les lignes des États-Unis ont accusé une diminution générale de 4 p. 100 sur leurs réseaux principaux. Je crois que le coefficient d'utilisation s'établira à 60 ou 65 p. 100, car nous avons estimé qu'il se produirait une légère diminution dans le volume de la circulation, vers les mois de juin et de juillet, ce que nous avions prévu. Par conséquent, je crois qu'un équilibre se rétablira, lequel atteindra à peu près les chiffres que nous avons prédits.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Mais vous avez indiqué une diminution de 25 p. 100 du trafic.

M. WOOD: En effet.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Avec vos avions à réaction?

M. WOOD: Avec nos avions à réaction et nos Vanguard actuellement en service et à la suite de la nouvelle structure du tarif, lesquels nous ont assuré une exploitation rentable qui a augmenté le volume total du trafic inclus dans cette hausse de 25 p. 100.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): M. McGregor a prononcé plusieurs discours dans lesquels il a parlé de la concurrence future; M. Seagrim aurait-il quelques observations à faire sur ce sujet?

M. SEAGRIM: Je crois que, actuellement, un comité du cabinet étudie le problème de la concurrence au Canada; il ne me conviendrait pas de commenter ce sujet. Je crois qu'il en est ainsi, monsieur le président.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je répéterai ma question. M. McGregor a prononcé plusieurs discours par tout le Canada. Il a affirmé qu'il ne devrait pas

exister concurrence qui pourrait détruire la structure financière d'Air-Canada; cependant, cette société accuse une augmentation de 25 p. 100 de son trafic par avions à réaction et, comme je l'ai déjà dit, il est difficile de réserver un siège sur un avion de cette ligne en ce moment. Puisqu'il en est ainsi, je me demande pourquoi on ne devrait pas permettre que la concurrence augmente.

M. CHEVRIER: Tout d'abord, pouvons-nous savoir où aura lieu la concurrence? Dans le domaine international ou au pays même? En ce qui concerne la question qu'a posée M. Smith, je désirerais savoir quelle concurrence opposeront les autres lignes, tout d'abord dans le domaine international. Pouvons-nous discuter ce point?

M. SEAGRIM: Monsieur le président, je crois que cette question de concurrence au Canada est présentement étudiée par un comité du cabinet. A mon avis, vous devriez décider s'il est opportun de discuter ce sujet en ce moment.

M. CHEVRIER: Vous pouvez prendre les dispositions que vous désirez à ce sujet; mais je suppose que, si vous vous prononcez contre la discussion il nous faudra alors écarter le sujet tout entier.

M. BROOME: Sur cette question relative au Règlement, vous devez admettre, monsieur le président, que le cabinet a actuellement plusieurs sujets à étudier.

S'il nous faut avoir l'ordre du jour du cabinet devant nous afin de savoir ce que nous pouvons étudier au Comité, ce serait pour nous une façon tout à fait nouvelle de procéder. Que cette question figure à l'ordre du jour du cabinet ou non, notre Comité a le droit et le pouvoir d'examiner le fonctionement de la société Air-Canada. On traite directement de la concurrence dans le rapport annuel. La direction de la compagnie en a parlé et la presse en a fait l'objet de ses commentaires. Aussi, monsieur le président, j'estime que c'est un sujet qu'il convient d'aborder au Comité et, si l'on se prononce contre la discussion, je crois qu'il faudra passer au vote.

M. CHEVRIER: J'aurais autre chose à dire. Si la question a été soumise au cabinet, je ne crois pas qu'il y ait à hésiter sur la décision dont M. Broome a parlé. Elle est facile à prendre, car elle découle de l'attitude du Comité. Mais que la question soit étudiée par le cabinet ou non, il n'y a aucun doute qu'elle a été abordée dans plusieurs autres milieux. Alors, il me semble que nous pourrions au moins discuter les points qui ont été traités dans les journaux.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est mon avis. M. Seagrim sait bien que son supérieur a fait un certain nombre de déclarations à ce sujet. S'il ne faisait que répéter ce qui a été dit,—et je suppose que M. Seagrim partage l'avis de M. McGregor,—la discussion ne ferait en réalité que rafraîchir notre mémoire et nous serions aidés par les chiffres que la société Air-Canada met présentement sous nos yeux. Je ne voudrais pas hâter les choses, mais il me semble que c'est un point très important qui doit être étudié par le Comité.

M. NUGENT: J'ai une question à poser. M. Smith a parlé de la déclaration que nous trouvons à la page 15 du rapport de la compagnie:

> Tout changement dans ces possibilités pourrait entraîner de sérieuses répercussions économiques.

J'aimerais savoir si la compagnie a projeté l'achat de nouveaux avions parce qu'elle est destinée à perdre de l'argent, si on permet une concurrence plus grande au pays et à l'étranger?

Le PRÉSIDENT: Comme on l'a dit, il y a eu beaucoup de discussions. Cela ne veut pas dire que le point sur lequel vous vous êtes appuyés est exact. Naturellement, l'ordre de renvoi demande que:

> le rapport annuel d'Air-Canada pour 1960, déposé le 14 mars 1961, le rapport des vérificateurs au Parlement sur la société Air-Canada pour

l'année terminée le 31 décembre 1960, déposé le 28 mars 1961, et le budget de 1961 de la société Air-Canada, déposé le 16 janvier 1961, soient déférés au comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

Je ne crois pas qu'un des documents mentionnés dans l'ordre de renvoi ait été soumis au cabinet. Cependant, nous avons une certaine liberté. Je crois que M. Seagrim a bien raison de dire qu'il ne désire pas donner ses opinions relativement aux questions soumises au cabinet. M. Gordon a peut-être quelque chose à dire au sujet du parti que M. McGregor prendrait. Comme M. Seagrim l'a dit auparavant, l'absence de M. McGregor le met plutôt dans l'embarras et il ne tient pas à donner son opinion personnelle sur ces points.

M. GORDON: Je pourrais peut-être éclairer le Comité à ce sujet. J'ai parlé de ce sujet avec M. Gordon McGregor hier après-midi. S'il était ici, il dirait que la question de la concurrence dans son ensemble est actuellement à l'étude par le gouvernement qui prendra une décision à cet égard. Il n'aurait pas pu se prononcer sur l'avenir tant que l'attitude du gouvernement n'aurait pas été connue. La Commission des transports aériens a tenu des audiences au cours desquelles les déclarations de M. McGregor ont intégralement été consignées au compte rendu. Je crois qu'il est connu publiquement qu'un comité du cabinet a entendu les propositions à ce sujet. L'affaire est maintenant en suspens et l'on attend une décision du gouvernement. Il ne se serait pas senti à l'aise pour discuter des prévisions relatives à ce point pour la bonne raison que le gouvernement n'a pas encore pris position.

M. NUGENT: Monsieur le président, tout cela n'a aucun rapport avec la question que j'ai posée.

Le PRÉSIDENT: Non, mais nous essayons de régler ce point tout d'abord.

M. NUGENT: Peut-être que si l'on répondait à ma question, les membres du Comité pourraient plus facilement évaluer la nécessité de poser les autres questions qui les intéressent.

Le PRÉSIDENT: Cela ne changerait pas les règles de procédure.

M. BROOME: Pourquoi ne pas prendre les questions comme elles se présentent et y répondre au fur et à mesure, car il y a plusieurs aspects de la concurrence qui peuvent être traités par le Comité. Il peut y avoir certaines questions auxquelles M. Seagrim ne désire pas répondre ou dont il ne connaît pas la réponse.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Au sujet de la concurrence, la société Air-Canada est-elle obligée de faire connaître à la Commission des transports aériens le nombre de places et autres renseignements du même genre?

M. SEAGRIM: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et les autres compagnies sont-elles aussi tenues de donner les mêmes renseignements?

M. SEAGRIM: Oui, elles y sont tenues.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et ces renseignements sont-ils donnés publiquement ou s'ils sont confidentiels?

M. WOOD: Ils sont confidentiels.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En d'autres termes, vous ne connaissez pas les renseignements qui sont communiqués par les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et cette société ne peut pas connaître les renseignements que vous avez déposés?

M. WOOD: C'est bien ça.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Depuis combien de temps fournissez-vous ces renseignements?

M. WOOD: Nous fournissons un certain nombre de renseignements depuis plusieurs années, mais le genre de ces renseignements a changé depuis une année ou deux. Nous nous nous sommes conformés aux principes que la Commission des transports aériens a adoptés pour les compagnies de transport aérien et nous lui fournissons des renseignements de toutes sortes.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une autre question au sujet de l'augmentation considérable du nombre des passagers au cours des trois premiers mois de la présente année. A quel date le nouveau tarif économique est-il entré en vigueur?

M. WOOD: Le 2 janvier.

M. CHEVRIER: Je suppose que la déclaration que M. Gordon a faite il y a un moment ne s'applique pas à la concurrence régionale, car la Commission des transports aériens a fait une déclaration dernièrement après une audience publique sur la situation des compagnies régionales de transport aérien dans l'Est du Canada. Si c'est une question qui a été rendue publique, je crois que nous pouvons en parler ici en temps et lieu.

M. GORDON: Probablement. La meilleure chose est de poser une question précise. Je crois que les fonctionnaires d'Air-Canada pourront y répondre.

M. CHEVRIER: Voici ma question. Dans la déclaration de la Commission des transports aériens qui a été commentée par le ministre des Transports, les compagnies régionales de l'est de la rivière Ottawa se sont vu accorder des routes et des droits additionnels. Je pense actuellement à la Nordair, à la Québecair, à la Maritime Central et autres. Cette décision de la Commission des transports aériens a-t-elle touché la compagnie Air-Canada en ce qui concerne ces régions?

M. WOOD: Il y a deux façons de répondre à cette question. Les effets dépendent grandement des dates où les services ont été mis en vigueur sur les routes qui ont été accordées à ces compagnies de transport, du genre d'appareils dont elles se servent, des horaires et autres facteurs. Autant que nous sachions, nous avons évalué les effets qu'aurait sur Air-Canada une année entière de concurrence offerte par ces compagnies avec les appareils qu'elles pourraient utiliser. Notre évaluation nous donne environ $800,000.

M. CHEVRIER: De pertes?

M. WOOD: D'une suppression de recettes de $800,000.

M. CHEVRIER: Il y a eu rumeurs que la compagnie Air-Canada discontinue entièrement le service sur quelques-unes de ces routes. Ces rumeurs sont-elles fondées?

M. WOOD: S'il m'est permis de répondre à cette question, je dirai qu'autant que je sache, il n'est pas question de discontinuer ces services.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous me donner la raison de cette perte? C'est un montant considérable, $800,000 en une année. Il s'agirait de la concurrence à partir de Montréal et de l'est de Montréal?

M. WOOD: Je n'ai pas compris votre question. Je croyais que l'on parlait de toutes les nouvelles routes dont on a annoncé l'établissement à l'est et à l'ouest de Montréal.

M. CHEVRIER: Rien n'a été annoncé pour l'Ouest du Canada.

M. WOOD: Mais pour l'Ouest de Montréal en Ontario.

M. CHEVRIER: C'est ce à quoi je pensais. Jusqu'à Ottawa.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Jusqu'à Windsor.

M. WOOD: Il s'agit du montant brut représentant une suppression de recettes qui est de $800,000.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons passer à d'autres questions, vu que le sujet dans l'ensemble est présentement étudié par le cabinet.

M. NUGENT: J'ai une question au sujet d'une phrase du rapport annuel:

Tout changement dans ces possibilités pourrait entraîner de sérieuses répercussions économiques.

Je voulais savoir si les prévisions relatives aux avions qui ont été achetés étaient fondées sur la certitude que la compagnie Air-Canada aurait la suprématie sur les routes qu'elle possédait au moment où les prévisions ont été faites et où les décisions d'acheter des avions ont été prises?

M. SEAGRIM: Les prévisions ont été fondées sur la concurrence qui existait à l'époque.

M. NUGENT: C'est-à-dire sur le monopole que vous aviez à l'époque?

M. SEAGRIM: Tel qu'il était.

M. NUGENT: Quand la décision d'acheter cette nouvelle flotte a-t-elle été prise?

M. SEAGRIM: La décision relative aux DC-8 et aux Vanguard remonte à cinq ans.

M. NUGENT: Est-ce à ce moment que les prévisions dont vous parlez dans le rapport ont été faites, prévisions sur les possibilités du marché auxquelles tout changement pourrait nuire?

M. SEAGRIM: Non, ces prévisions ne s'appliquent qu'à l'exploitation de 1961.

M. NUGENT: Tout changement dans les conditions aurait tendance à annuler ces prévisions. Il y a cinq ans, la compagnie a commandé des avions. J'imagine qu'avant de vous engager financièrement, vous avez prévu les recettes dans la mesure où vous pouviez connaître les conditions futures. Dans votre rapport, vous parlez des prévisions faites il y a un an. Pouvez-vous me dire quelle est la différence, s'il y en a une, entre les conditions que vous avez prévues lorsque vous avez décidé d'acheter les avions et les conditions récentes dont vous parlez dans le rapport?

M. SEAGRIM: Je crois que les prévisions qui ont été faites il y a quelques années quand nous avons étudié la possibilité d'acheter ces avions ont été presque toutes justifiées par l'exploitation réelle. Pouvez-vous confirmer cette déclaration, monsieur Harvey?

M. HARVEY: C'est bien vrai.

M. NUGENT: Il devrait y avoir une grande différence. Quand vous avez fait ces prévisions il y a cinq ans, vous dites que vous vous êtes fondés sur les conditions qui existaient à l'époque, mais il n'y avait pas de concurrence à ce moment-là. Depuis ce temps, la C.P.A. est entrée en ligne de compte et j'aurais pensé qu'il y aurait de grandes différences dans les prévisions.

M. WOOD: Les prévisions qui ont été faites il y a cinq ans n'ont pas tenu compte de la concurrence qui pourrait exister en 1960 ou en 1961. Naturellement, les prévisions doivent être adaptées à l'année en cours et tenir compte des nouveaux facteurs.

M. NUGENT: J'imagine que les conjectures d'il y a cinq ans qui ne tenaient pas compte de la concurrence doivent avoir été ébranlées par la mise en service de cette nouvelle flotte. Il semble qu'en dépit de la concurrence, la compagnie soit en train de bien faire son chemin et que, dans cette mesure au moins, les prévisions étaient pessimistes.

M. WOOD: Je ne dirais pas cela. Toute prévision faite cinq ans à l'avance est nécessairement sujette à des changements au cours de cette période. De

nouveaux facteurs doivent être pris en considération et certains autres doivent être modifiés. Je crois que nous avons pu nous adapter à ces changements en essayant de faire face à la demande avec les avions qui avaient été commandés il y a cinq ans.

M. NUGENT: D'après les explications qui ont déjà été données sur la raison de la perte, une fois que la transition sera complètement terminée et, dans les circonstances actuelles, la compagnie s'attend à réaliser des profits avec la nouvelle flotte?

M. WOOD: C'est notre intention.

M. NUGENT: Mais on n'avait pas prévu qu'il y aurait un changement dans les recettes brutes à la suite de la concurrence de la C.P.A.?

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur Nugent. Voudriez-vous parler un peu plus fort? Le sténographe dit qu'il a de la difficulté à comprendre. L'acoustique est très mauvaise dans cette pièce.

M. NUGENT: Excusez-moi, monsieur le président. Le changement de recettes en faveur de la C.P.A. a été plus élevé que ce à quoi l'on s'attendait dans cette analyse ou dans les prévisions d'il y a cinq ans. Pouvez-vous nous dire le montant de recettes brutes que ce détournement a signifié pour la compagnie au cours de la dernière année?

M. WOOD: J'ai ces chiffres ici. Nous nous attendions à cette question. D'après nos calculs, le détournement attribuable à l'exploitation de la C.P.A. en 1960 s'élève à $5,800,000.

M. BROOME: S'agit-il uniquement du service transcontinental?

M. WOOD: Il ne s'agit que du service transcontinental. Ce sont les recettes domestiques seulement.

M. BROOME: Sur les routes concurrentielles seulement?

M. WOOD: Oui, seulement sur ces routes.

M. BROOME: Mais il n'y a qu'une route qui offre de la concurrence.

M. WOOD: Il s'agit du transport à l'intérieur du pays et les recettes s'élèvent à environ $5,800,000.

M. BROOME: Ce sont les recettes nettes que la T.C.A. a enregistrées pour le service transcontinental ou ce sont les recettes brutes?

M. WOOD: Non. Il s'agit du montant qui, d'après nos calculs, a été détourné de la compagnie Air-Canada.

M. BROOME: Comment avez-vous fait ce calcul?

M. WOOD: C'est une affaire compliquée. Nous prenons le montant des recettes brutes que nous nous attendions de réaliser pour le service transcontinental et nous calculons la proportion que nous pensions avoir mais qui est revenue à la C.P.A. Ce chiffre ne représente qu'une partie des recettes brutes que la C.P.A. retirerait de ce service. En d'autres termes, il y aurait aussi de nouvelles affaires qui entreraient dans ses revenus totaux.

M. BROOME: Vous avez prévu un certain montant de recettes et vous avez calculé la portion qui reviendrait à la C.P.A.?

M. WOOD: Pas nécessairement, mais c'est le résultat que nous avons obtenu.

M. BROOME: Il me semble que les chiffres ont été pris un peu au hasard si je peux m'exprimer ainsi.

M. SMITH (*Calgary Sud*): Nous sommes dans une situation étrange, car le témoin a fait une déclaration au sujet d'une diminution des recettes attribuable à la concurrence et nous ne pouvons pas pousser plus loin notre examen et lui demander son avis relativement à la concurrence.

M. CHEVRIER: Ces données s'appliquent-elles au montant de $800,000 que vous m'avez donné pour les compagnies de transport régional?

M. WOOD: Non, c'est un autre montant.

M. CHEVRIER: Au sujet de la réponse que vous avez faite à M. Broome et d'après laquelle le chiffre de $5,800,000 représenterait le montant des recettes brutes qui a passé de la compagnie Air-Canada à la *Canadian Pacific Airlines* dans le cas du service domestique, avez-vous fait le même calcul pour arriver au montant de $800,000 que vous m'avez donné il y a quelques instants pour les compagnies de transport régional?

M. BROOME: Ce chiffre comprend-il le transport que la C.P.A. pouvait obtenir à Tokyo, Hong-Kong et Hawaii et qui est du transport à l'extérieur du Canada?

M. WOOD: Non, pas celui qui a été détourné.

M. BROOME: Comment arrivez-vous à ce montant? Il me semble qu'il y ait deux montants que la compagnie Air-Canada fabrique dans ses bureaux et, qu'en soustrayant l'un de l'autre, elle arrive à la réponse. J'aimerais avoir plus d'explications sur la façon de faire ce calcul.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous dites qu'il s'agit de chiffres bruts. Pouvez-vous nous dire sur quoi on se fonde pour trouver ces chiffres bruts? Comprennent-ils tous les frais d'exploitation? Ce que nous voulons savoir c'est le chiffre réel qui figurera dans les comptes vérifiés.

M. WOOD: Je répondrai d'abord à M. Broome. Ces chiffres ne sont pas pris au hansard. Il y a une méthode très compliquée à suivre pour arriver à ces résultats.

M. BROOME: Employez-vous la même formule que M. Gordon emploie et qu'il a exposée au Comité il y a quelques jours?

M. WOOD: Excusez-moi, je ne comprends pas la question. Je ne connais pas les méthodes de calcul employées pour les chemins de fer. Pour répondre à M. Smith, il s'agit du montant des recettes brutes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pouvez-nous nous donner un exemple des facteurs du coût dont l'on tient compte pour arriver à ce montant? Je crois que le Comité aimerait savoir comment vous arrivez à ce résultat.

M. WOOD: J'essaie de vous aider, monsieur Smith. Nous calculons le montant du revenu brut qui est détourné et nous ne tenons compte d'aucun frais.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour arriver à ce montant de $5,800,000, vous êtes-vous servi de données statistiques ou de renseignements publiés par la C.P.A. ou par d'autres compagnies et avez-vous pris seulement les calculs effectués par le personnel d'Air-Canada?

M. WOOD: Nous n'avons pris que les calculs d'Air-Canada.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Alors vous ne vous servez pas des renseignements publiés par la C.P.A., la T.W.A. et autres compagnies aériennes?

M. WOOD: Non.

M. NUGENT: Pour continuer les prévisions relatives au marché...

M. BROOME: Puis-je poser seulement une autre question?

M. NUGENT: Vous avez interrompu ma question sur les prévisions du marché. Il y a cinq ans, on a fait des prévisions d'après lesquelles on a décidé d'acheter les avions. Dans le présent rapport, on nous met en garde contre les modifications qui pourraient annuler le rapport. Nous parlons des nouveaux avions et des installations connexes. Je me demande dans quelle mesure les prévisions du marché peuvent tenir compte des changements.

M. WOOD: En premier lieu, nous faisons des prévisions lointaines ou ce qui, à notre avis, sont des prévisions lointaines, c'est-à-dire des prévisions pour

une période de 10 ans. En même temps nous faisons des prévisions pour cinq ans, trois ans, deux ans et un an. Cela répond-il à votre question? Nous revisons ces pronostics au moins une fois par année et, quelquefois, tous les six mois à la lumière des nouvelles conditions.

M. NUGENT: Pour acheter les avions, j'imagine que les prévisions relatives à une période de 10 ans sont nécessaires afin de justifier les dépenses d'immobilisations?

M. WOOD: Nous prévoyons le nombre de sièges-milles disponibles dont nous aurons besoin et nous essayons d'arriver à une réponse qui nous indique le genre et le nombre d'avions qui seront nécessaires.

M. NUGENT: Vous parlez de changement dans les possibilités du marché qui pourrait entraîner de sérieuses répercussions économiques. Quelle marge attribuez-vous pour les circonstances imprévues?

M. WOOD: Nous sommes fiers de dire qu'ordinairement nos prévisions n'ont différé que de 2 p. 100 avec le rendement réel d'une année à l'autre et nous n'attribuons réellement aucun pourcentage pour les circonstances imprévues. Nous tâchons d'être aussi précis que possible quand nous fixons nos besoins d'une année à l'autre.

M. NUGENT: Je comprends difficilement cela, car vous m'avez dit que les prévisions ne tenaient pas compte de la concurrence de la C.P.A. et vous m'avez cité un montant considérable qui, en raison de la concurrence de la C.P.A., a été soustrait du montant qui aurait constitué votre revenu brut. C'est certainement plus que 2 p. 100. Il doit y avoir une très grande différence et j'essaie de comprendre comment la compagnie a prévu la chose, car vous dites que vos chiffres et vos calculs étaient à peu près exacts.

M. GORDON: Est-ce que je pourrais dire un mot? Je me souviens d'une réunion du conseil d'administration d'Air-Canada. Ce sont ces questions que les administrateurs posent à la direction relativement aux prévisions. Cependant, je peux vous dire que l'exposé de la section de recherches sur le marché est réellement un exposé approfondi et que, comme M. Wood l'a déclaré, les prévisions faites à la suite d'analyses du marché sont remarquablement précises.

Quand on parle de changement dans les possibilités, je comprends que, si les analystes du marché font des prévisions pour 3, 5 ou 10 ans, ils donnent les conditions qui régissent chaque prévision en particulier et ils sont obligés de se fonder sur des hypothèses.

Si une de ces hypothèses ne se réalise pas, comme la chose est arrivée parce que la C.P.A. a offert de la concurrence dans un nouveau domaine, le changement est évalué en temps et lieu dans la mesure où l'on peut déterminer l'influence de la nouvelle forme de concurrence, mais il peut y avoir des facteurs de compensation dont on doit tenir compte en raison d'une concurrence nouvelle et c'est ce que M. Broome a voulu dire. D'après moi, le point important c'est que la concurrence nouvelle a eu une influence sur le montant total du déficit que nous étudions pour cette année.

Laissez-moi vous donner un exemple et c'est bien là un chiffre que je prends au hasard. Disons qu'il y a cinq ans, quoique le nombre d'années importe peu, nous avons étudié le budget des immobilisations de la compagnie. Si les prévisions faites en ce temps-là avaient changé en raison de nouveaux concurrents, ce changement aurait une influence sur les profits et, si ces nouveaux concurrents ne s'étaient pas présentés, la compagnie n'aurait pas enregistré un déficit pour 1960 ou ce déficit aurait été beaucoup moins élevé.

M. BROOME: C'est un point que nous devrons examiner avec attention.

M. NUGENT: Le témoin nous a dit que ces prévisions sont ordinairement précises avec une marge de 2 p. 100 et cette déclaration est consignée au compte rendu. J'ai de la difficulté à comprendre comment des prévisions habituellement aussi justes peuvent expliquer le montant considérable qui est passé à la C.P.A. Peut-être que j'ai un esprit soupçonneux, mais il me semble que la compagnie Air-Canada cherche un échappatoire à ce moment-ci. Ou Air-Canada projetait de faire des profits très élevés, ou les prévisions ont été beaucoup plus hautes que l'habituel 2 p. 100 destiné à contrebalancer la perte. Air-Canada avait-il l'intention de faire un profit important pour compenser une grande partie de la perte?

M. WOOD: Je crois que nous parlons en ce moment des prévisions qui avaient été faites pour une période de 5 ans en ce qui concerne l'outillage et les avions; dans ces prévisions il y avait certaines hypothèses qui à cette époque ne tenaient pas compte de la concurrence. Comme M. Gordon l'a fait remarquer, le fait que nous ayons eu à faire face à la concurrence en 1960 a dans une grande mesure contribué au déficit de l'année.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Au sujet de ce montant de $5,800,000 qui nous a été cité comme le montant perdu au profit de la C.P.A., pourriez-vous nous dire quel montant total vous vous attendiez en premier lieu par rapport à l'ensemble? Vous attendiez-vous de recevoir $100,000,000 et à perdre $5,000,000?

M. WOOD: Je ne comprend pas la question.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous dites que sur l'ensemble des recettes qu'Air-Canada s'attendait de retirer, un montant de $5,800,000 est allé à C.P.A. J'aimerais savoir le montant total des recettes que vous aviez prévues et le pourcentage qui est allé à une autre compagnie qu'Air-Canada.

M. BROOME: Quel est le total pour le service transcontinental?

M. WOOD: Je répondrai à cette question plus tard. Je dois consulter les chiffres.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Dans le rapport, vous nous dites avec raison que vous êtes fiers de votre flotte entièrement composée d'appareils à turbines. Pour en arriver à cela, la compagnie a été obligée de faire une mise de fonds considérable. Vous avez agi ainsi dans l'espoir de conserver la clientèle de certains services à l'intérieur du Canada. Je pourrais peut-être vous demander si vous avez avancé vos projets à un tel point qu'il était à peine économique de le faire si l'on considère que vous êtes une société de la Couronne? En deuxième lieu, j'aimerais savoir si vous avez mis en service une certaine partie de votre matériel actuel plus vite que vous auriez dû le faire si on pense au point de vue, je n'ose pas dire «sécurité», mais peut-être rendement. Je pense naturellement à votre flotte de Vanguard. Que répondriez-vous à cela?

M. WOOD: Pour répondre à la première partie de votre question, si je l'ai bien comprise, monsieur Smith, dans nos projets pour l'année 1961 nous avons tenu compte non seulement de la nouvelle flotte, mais aussi de l'influence qu'aurait une réorganisation complète de la structure des tarifs et des services aériens sur le public canadien dans son ensemble. Les prévisions pour l'année 1961 comprenaient aussi les services internationaux et les deux se confondent naturellement. Je ne sais pas si j'ai répondu complètement à la première partie de votre question.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Veuillez répondre à la deuxième partie et nous verrons après.

M. WOOD: Si vous répétiez la deuxième partie pour que je la comprenne bien?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je vais essayer d'être le plus clair possible. En premier lieu, je désire féliciter les équipages pour le travail efficace et exceptionnel qu'ils ont accompli. Je crois que vous avez eu certaines difficultés pour mettre en service votre flotte de Vanguard. Est-ce exact?

M. SEAGRIM: Non. Nous ne croyons pas avoir mis l'avion Vanguard en service trop tôt.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous n'avez eu que les problèmes qui accompagnent ordinairement le fonctionnement de ces appareils?

M. SEAGRIM: Je ne dirais pas que nous n'avons eu que des problèmes ordinaires de fonctionnement, mais c'était les problèmes ordinaires auxquels on peut s'attendre quand un nouveau type d'appareil est mis en service et il est évident que nous avons été aux prises avec ce genre de problème.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voici ce que je voulais dire. Vous avez devancé l'augmentation de la flotte de façon à dépasser les moyens réels de la société, à les dépasser de beaucoup, et le désir de posséder une flotte composée entièrement d'appareils à turbines a entraîner des dépenses très considérables, et vous avez nié cela?

M. WOOD: Oui.

M. FISHER: Le montant de $5,800,000 que vous n'avez pas reçu diffère de combien avec le montant que vous deviez utiliser pour la conversion?

M. WOOD: Le montant que nous avons déclaré au Comité l'an dernier était de $4,600,000.

M. FISHER: Alors le montant en moins a été plus élevé. Quel pourcentage est-ce si nous faisons un rapport entre les recettes totales et les frais pour 1960? Je suis certain que vous savez à quel pourcentage des recettes peut s'appliquer votre déficit.

M. WOOD: Je crois que l'on m'a posé la même question tout à l'heure et que j'ai dit que je devrai consulter les livres et donner une réponse plus tard si je le peux.

M. FISHER: Comment avez-vous réagi en face de la concurrence? En prévoyant cette concurrence, avez-vous diminué vos achats ou la mise en service de nouveaux avions?

M. SEAGRIM: Je crois que nous n'avons pas réagi du tout. Certaines livraisons d'avions ont été retardées de sorte qu'au lieu de mettre certains avions en service trop tôt, comme l'a dit M. Smith, nous les avons mis en service plus tard que nous ne l'avions prévu.

M. FISHER: Combien avez-vous d'avions ou combien avez-vous de sièges de plus actuellement qu'au milieu de 1961 en ce qui concerne le nombre de passagers?

M. SEAGRIM: Je ne crois pas que nous ayons des sièges en trop.

M. FISHER: Je ne parle pas de surplus en ce qui concerne les avions, mais en ce qui concerne les achats ou le matériel en trop.

M. SEAGRIM: Nous n'avons pas trop de matériel par comparaison avec le milieu de 1960.

M. FISHER: Avez-vous prévu que vous auriez un surplus de matériel si la concurrence changeait?

M. SEAGRIM: Nous ne le savons pas. Naturellement, si la concurrence augmente brusquement au cours d'une année, il y aura danger d'avoir trop d'avions et trop de matériel pour cette année-là et les suivantes.

M. BROOME: Vous n'avez pas de surplus à l'heure actuelle?

M. SEAGRIM: Non.

M. BROOME: Si l'on consulte le graphique de la page 13 sur les sièges-milles disponibles et les sièges-milles payants, on remarque qu'il y a eu une augmentation très marquée des sièges-milles disponibles. Il y a eu une grande différence entre les deux en 1960.

M. NUGENT: C'est à peu près le même pourcentage.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si vous jetez un coup d'œil au bas, vous verrez que l'on a calculé le pourcentage pour vous.

M. BROOME: Il est de 66 p. 100.

M. SEAGRIM: On estime que c'est une différence raisonnable pour l'exploitation aérienne.

M. FISHER: Pouvez-vous nous dire si M. McGregor n'a pas fait, l'année dernière, un certain nombre de déclarations publiques relativement à la ligne de conduite du gouvernement?

M. SEAGRIM: Il est vrai que M. McGregor a fait certaines déclarations. Dans le cas présent, je crois que sa réaction serait la même que la nôtre vu que le sujet est présentement étudié par un comité du cabinet. Il s'agit de la concurrence dans son ensemble. De plus, parce que M. McGregor n'est absent que pour quelques jours, nous ne sommes pas aussi au courant que lui de la situation.

M. FISHER: Je vais poser ma question d'une autre façon. M. McGregor savait qu'au cours de l'année dernière M. McConachie et la *Canadian Pacific Airlines* ont fait antichambre à Ottawa pour l'expansion de leurs services. Est-ce exact?

M. SEAGRIM: Oui.

M. FISHER: Est-il possible qu'il ait cru que les renseignements sur les effets d'une concurrence possible soient parvenus aux oreilles de chacun aussi bien que du gouvernement?

M. GORDON: Monsieur le président, je crois que je dois réclamer le privilège de dire que, pour autant que je le sache, M. McGregor n'a pas fait de déclarations ou de discours sur l'attitude proprement dite du gouvernement.

M. FISHER: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. GORDON: Vous avez parlé de discours relatifs à la ligne de conduite du gouvernement.

M. FISHER: Je n'ai pas parlé de cela.

M. GORDON: Je crois que le compte rendu des délibérations prouvera que vous avez dit que M. McGregor avait fait des discours relatifs à la ligne de conduite du gouvernement.

M. FISHER: Relativement aux effets sur la concurrence.

M. GORDON: Non, je crois que vous avez dit relativement à la ligne de conduite du gouvernement. De toute façon, je tiens à faire comprendre que tout ce que M. McGregor a fait, à ma connaissance, c'est de parler dans ses discours de l'influence qu'auraient certains genres de concurrence sur la société Air-Canada, mais il n'a pas parlé de la ligne de conduite du gouvernement comme telle.

L'honorable LÉON BALCER (*ministre des Transports*): Je suis d'accord avec cette déclaration de M. Gordon.

M. FISHER: Voulez-vous répéter cela?

M. BALCER: Voulez-vous répéter la question? Je ne suis pas certain de l'avoir bien comprise.

M. FISHER: D'après moi, les renseignements que M. McGregor a fournis au public, car il en a fournis, étaient destinés à contrebalancer la campagne

menée par la C.P.A. et par M. McConachie. J'ai aussi compris qu'il désirait exposer au public les causes ou les effets d'une concurrence accrue résultant d'une expansion des privilèges de la C.P.A. Est-ce que j'ai raison? Oui ou non?

M. BALCER: Il ne donnait pas le point de vue du gouvernement. Il a peut-être fait ressortir certains éléments de l'exploitation de la société Air-Canada et certains faits aussi, mais je ne crois pas qu'il faisait connaître l'attitude du gouvernement sur ces questions.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je vous demander ceci? Je ne voudrais pas donner à entendre que la flotte de Vanguard manque d'efficacité, mais peut-être voudriez-vous expliquer plus clairement le problème auquel vous avez dû faire face. Je sais qu'il est résolu à l'heure actuelle, mais je suis certain que vous n'ignorez pas combien souvent ces avions...

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai d'autres questions relatives aux finances.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'ai posé cette question parce que je voulais savoir si cette flotte n'avait pas été mise en service trop tôt. Et je pensais aussi à la concurrence. Je ne crois pas qu'à la longue il y ait des problèmes de financement.

Je vais m'exprimer autrement. Vous m'avez dit qu'aucun avion de votre flotte n'a été mis en service trop tôt. Vous avez dit qu'au contraire certains avions avaient été mis en service plus tard que vous ne vous y attendiez. Est-ce exact?

M. SEAGRIM: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Y a-t-il des DC-8 qui ont été mis en service plus tôt que vous vous y attendiez?

M. SEAGRIM: Je ne le crois pas.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Une de vos déclarations semblait vouloir dire que la société Air-Canada a volontairement augmenté ses achats et son service en vue d'enrayer toute concurrence possible. Vous dites quelque part que le dernier de vos DC-8 et le dernier de vos Vanguard seront livrés en 1961. Quand ces avions ont-ils été commandés?

M. SEAGRIM: Vous voulez savoir les dates des commandes?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La date la plus récente.

M. HARVEY: Monsieur Smith, nous permettez-vous de prendre note de ce renseignement? Vous nous demandez quelles sont les dates de nos contrats pour le DC-8?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous avez dit 10 et 20 respectivement et que ce nombre complétait votre flotte. En ce qui concerne les prévisions, j'aimerais savoir à quelles dates les dernières commandes ont été placées?

M. HARVEY: Nous vous fournirons ce renseignement pour les DC-8 et pour les Vanguard.

M. BROOME: Pouvez-vous aussi nous donner la date la plus récente à laquelle vous avez diminué le nombre d'avions que vous commandiez sans avoir à payer une amende? En d'autres termes, vous avez donné au fournisseur une commande sujette à modification jusqu'à un certain point. Il devait y avoir un point que vous ne pouviez pas dépasser quand il s'agissait de diminuer le nombre d'avions que vous pouviez commander.

M. SEAGRIM: Vous avez raison.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous lui aviez écrit ce que vous vous proposiez.

M. BROOME: Il serait intéressant de connaître les chiffres.

Puis-je poser une autre question? Elle se rapporte à l'accroissement du trafic. Malgré la Commission des transports aériens, il me semble que la société Air-Canada a adopté l'attitude d'absorber tout l'accroissement futur des routes

qu'elle dessert bien que l'on permette une concurrence limitée et régie et, d'après les témoignages qui ont été rendus ce matin, les projets de la société n'ont pas été modifiés en ce qui concerne l'achat d'avions en dépit des nouvelles conditions dont elle connaissait l'existence et qui auraient une influence sur l'exploitation. En d'autres termes, la diminution n'est pas fondée sur le fait qu'il y a de la concurrence. Vous nous répondez toujours: c'est ce qui serait arrivé s'il n'y avait pas eu de concurrence.

Je ne veux pas vous embrouiller en posant trop de questions à la fois mais combien y a-t-il d'envolées transcontinentales pour le moment? Vous subissez la concurrence d'une envolée. Diriez-vous, parce qu'il y a une envolée qui vous fait concurrence une fois par jour, qu'elle vous a placé dans une siutation déficitaire, comme monsieur Gordon l'a donné à entendre? Il me semble que c'est absurde. Cela signifie que vous ne pouvez régler votre exploitation de manière à soutenir la concurrence d'une envolée.

M. SEAGRIM: Pour répondre à au moins une de vos questions, je vous dirai que nous avons quatre envolées transcontinentales de DC-8 par jour.

M. BROOME: Et les Vanguards et les Viscounts?

M. SEAGRIM: Deux envolées par jour de Vanguards qui ne sont pas tout à fait transcontinentales mais qui comportent des arrêts. Au total, combien d'envolées est-ouest avons-nous par jour, monsieur Wood?

M. WOOD: Il m'est plus facile de l'énoncer en nombre de sièges? nous avons 1,000 sièges par jour.

M. BROOME: Dans un sens?

M. WOOD: Oui.

M. BROOME: Dans un sens seulement, combien votre concurrent en a-t-il?

M. WOOD: A l'heure actuelle, 124.

M. BROOME: C'est à peu près 10 à 12 p. 100. Donc, votre exploitation est telle qu'un élément de concurrence de 12 p. 100 vous rend incapable d'en tenir compte et de vous adapter à une exploitation au niveau de 88 p. 100 du trafic global plutôt que 100 p. 100. Est-ce la raison de votre déficit? Il me semble que cela ne tient pas debout.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ils n'ont pas dit cela.

M. BROOME: Mais certainement. M. Gordon a dit que sans concurrence la société n'aurait pas eu de déficit. Je voudrais relire le témoignage de l'an dernier, monsieur le président.

M. NUGENT: En attendant, je voudrais poser une question à laquelle vous pourriez répondre plus tard. J'aimerais connaître le pourcentage des recettes des envolées au Canada et à l'étranger.

M. WOOD: Puis-je répondre à M. Broome en premier lieu?

M. BROOME: C'est à la page 11, fascicule 3.

M. WOOD: Monsieur Broome, je veux répondre à votre dernière question. Nous considérons toutes les causes, mais il reste quand même vrai que la concurrence des lignes aériennes du Pacifique-Canadien en 1960 a enlevé un certain montant des recettes qui auraient augmenté le revenu total d'Air-Canada. Voilà certainement un des facteurs qui nous a fait subir un déficit en 1960. C'est certainement une des raisons du déficit.

M. BROOME: L'an dernier, comme on le voit à la page 11 du fascicule 3, j'ai posé la question suivante:

> M. BROOME: Une autre question. Ces cinq mauvaises années n'auraient-elles pas été une période de transition vers les nouveaux modèles d'avions, ce que représenterait la dépréciation des avions? Chaque fois qu'on se procure de nouveaux avions, les frais de dépréciations s'élèvent?

M. WOOD: Oui, et d'autres frais aussi, tel que les frais de formation, d'outillage d'entretien. C'est vrai que durant cette période on a mis en service deux nouveaux modèles.

M. BROOME: Nous pouvons donc prévoir que l'an prochain,—vous traversez en effet une autre période de transition où vous aurez des avions coûtant beaucoup plus cher qu'auparavant, des avions dont le fonctionnement sera beaucoup plus complexe,—les frais d'instruction seront en conséquence plus lourds et que vous essuierez des pertes bien considérables, suivant le même principe?

J'ai dit: «des pertes bien considérables».

M. WOOD: Je crains que vous n'ayez raison, monsieur Broome. De toute évidence, en effet, quand on met en service un avion bien plus spacieux, un certain temps doit s'écouler avant que le trafic corresponde à l'importance de l'avion et il y a les autres dépenses dont vous avez parlé.

M. BROOME: Mais le principal chef de dépenses serait la dépréciation?

M. MCGREGOR: En effet.

D'après vos propres chiffres, la dépréciation supplémentaire serait d'environ 3.8 millions, comme vous le mentionnez à la page 7 de votre rapport:

Ensemble, l'amortissement, les assurances et les intérêts ont dépassé 19 millions en 1960, ce qui représente une augmentation de 25 p. 100 sur l'année précédente.

Vingt-cinq p. 100, soit 3.8 millions. Voilà ce qui me semble être le plus important changement dans votre exposé.

Ensuite, lorsqu'on vous a demandé la cause de votre déficit, les deux motifs mentionnés ont été les installations mixtes à Dorval et le remplacement des Vanguards bon marché par des Constellation coûteux.

M. HARVEY: J'ai mentionné les frais de formation et d'autres éléments.

M. BROOME: Il n'en a pas été question.

Des VOIX: On les a mentionnés.

M. BROOME: Je m'excuse, je n'ai pas entendu cela.

M. HARVEY: Pour revenir au chiffre de 19 millions, l'augmentation importante sur 1959, comme vous pouvez le voir d'après les déclarations des revenus à la page 18, représente les dépenses d'intérêts. Les dépenses d'intérêts ont augmenté de 4.3 millions, la dépréciation a augmenté de 1 million et demi. Je ne vous reprends pas, monsieur,—et je m'empresse de vous le dire,—mais vous avez mentionné la dépréciation. En fait, ces 19 millions représentent le total de la dépréciation, des intérêts et des assurances pour l'année 1960.

M. NUGENT: Je voudrais un renseignement. Je désire avoir le détail des revenus quant aux envolées au Canada et à l'étranger.

Le PRÉSIDENT: M. Harvey pourrait peut-être vous renseigner.

M. HARVEY: Nous pouvons vous donner immédiatement ce renseignement, monsieur Nugent.

M. WOOD: Le trafic nord-américain a rapporté 79 p. 100 du revenu global, —il s'agit des envolées canadiennes,—le service d'outre-mer, soit celui de l'Atlantique et vers l'Amérique du Sud, a rapporté 21 p. 100 du revenu.

M. NUGENT: Avons-nous plus de détails sur les 79 p. 100 en ce qui concerne les lignes principales et les lignes secondaires? Je pourrais me les procurer moi-même.

Le PRÉSIDENT: Comme vous le savez, la Chambre se réunit à 11 heures; mais, avant que vous partiez, j'aimerais vous rappeler que monsieur Gordon

doit se rendre à une importante réunion cet après-midi, à Montréal, et il se peut qu'il ne soit pas parmi nous cet après-midi. S'il y a des questions concernant l'administration générale que vous aimeriez lui poser avant qu'il parte, vous pourrez le faire au cours des cinq minutes qui restent.

M. BROOME: Monsieur le président, je me demande s'il me serait possible d'obtenir les détails sur l'entente conclue avec la B.O.A.C. et s'il est possible de remettre une copie de l'entente au Comité. J'aimerais connaître les chiffres sur le partage des revenus, votre participation à ce programme de mise en commun.

M. WOOD: Je n'ai pas de copie du contrat, monsieur Broome, mais je peux vous mentionner les points essentiels de l'entente.

M. BROOME: J'aimerais également savoir s'il y a une correspondance avec les lignes aériennes japonaises concernant une entente avec Air-Canada à propos du trafic vers l'Orient et s'il y en a avec les compagnies de transport étrangères pour le trafic vers Hawaii à destination du Canada?

M. WOOD: Je peux répondre à votre première question immédiatement. Nous avons eu des entretiens avec les compagnies aériennes japonaises à propos d'une entente générale tout comme nous en avons eu avec 17 autres compagnies aériennes, mais nous n'avons conclu aucun accord avec les compagnies aériennes japonaises. Cela répond-t-il à votre question?

M. BROOME: J'aurai d'autres questions plus tard.

M. WOOD: De quoi s'agissait-il dans l'autre partie de votre question?

M. BROOME: Il était question d'autres régions comme Hawaii.

M. WOOD: Il n'y a rien vers Hawaii.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau à 2 heures et demie.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI, 27 juin 1961

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous constituons un quorum. Occupons-nous du rapport. Y a-t-il d'autres questions sur son aspect financier? Essayons de respecter l'ordre de façon à ne pas nous éloigner du sujet.

M. CHEVRIER: Je voudrais revenir à la question que j'ai posée à propos du transport aérien régional.

Le PRÉSIDENT: N'y avait-il pas des questions auxquelles on devait vous répondre cet après-midi?

M. CHEVRIER: Nous en avons discuté rapidement ce matin. Voici la question: Air-Canada tient-il à exploiter les routes aériennes de Montréal vers l'ouest, vers Kingston, Oshawa, Windsor et Sarnia, espèce de service local.

M. WOOD: Non, pas du tout.

M. CHEVRIER: Avez-vous déjà adressé à la Commission une demande à propos de ces lignes ou vous êtes-vous déjà opposé aux demandes présentées par Northern Air ou Québecair?

M. WOOD: En réponse à la première partie de votre question, non, nous n'avons présenté aucune demande à propos de ces lignes. Au sujet des lignes de Montréal vers Québec et Sept-Îles nous nous sommes opposés à Québecair. qui nous faisait une concurrence directe.

M. CHEVRIER: Vous ne vous êtes pas opposés à l'exploitation de lignes à l'ouest de Montréal?

M. WOOD: Non.

M. CHEVRIER: Cela signifie-t-il qu'Air-Canada ne s'intéresse pas à ces trajets du tout, je veux dire aux localités intermédiaires situées entre Montréal et Sarnia?

M. WOOD: En effet.

Le PRÉSIDENT: Je crois que monsieur Wood est en mesure de répondre aux questions de ce matin.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une autre question.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Et j'ai également une autre question.

M. SEAGRIM: J'ai préparé les réponses à certaines questions posées avant l'ajournement. Je voudrais répondre à une question posée par M. Broome concernant les dates auxquelles nous avons acheté des avions, c'est-à-dire de nouveaux avions.

M. BROOME: Je crois qu'on devrait consigner la réponse au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, les dates sont juillet 1956, avril 1957, septembre 1959 et février 1960.

M. SEAGRIM: Ce sont les dates d'acquisition d'avions; DC-8, quatre appareils et la date de commande, juillet 1956; de nouveau, deux appareils, date de commande, avril 1957.

M. BROOME: Ce sont tous des DC-8?

M. SEAGRIM: Oui. Et de nouveau quatre appareils; date de commande, septembre 1959. Et enfin un appareil, avec la date de commande, février 1960.

Maintenant en ce qui concerne les appareils Vanguard, vingt appareils, et date de commande, juillet 1957, et de nouveau trois appareils et date de commande, juin 1960.

M. BROOME: Je voudrais poser une question à ce propos.

M. SEAGRIM: J'ai la réponse à une autre question posée par monsieur Broome concernant la date limite d'annulation de commande de nouveaux avions. Il n'existe pratiquement pas de date limite pour annulation de commande de nouveaux avions. Nous nous engageons à payer le plein prix de ces appareils, sauf à certaines conditions, entre autres, le contrat de commande de DC-8 stipule que, si les délais de livraison dépassent de 20 mois la date indiquée dans le contrat, la commande peut être annulée.

Dans le cas du Vanguard, si les détails de livraison d'un des avions dépassent 9 mois, on peut refuser l'appareil.

M. BROOME: Y a-t-il de tels retards?

M. SEAGRIM: Il n'y en a pas. De nouveau, en réponse à une question posée par M. Broome au sujet du pourcentage de recettes détourné par les lignes aériennes du Pacifique-Canadien exprimée en pourcentage du revenu total, le pourcentage est de 5 p. 100.

Et la réponse à une autre question de M. Broome sur l'entente avec la B.O.A.C. Ce contrat entre la B.O.A.C. et Air-Canada est considéré comme confidentiel quant aux détails; mais M. Wood se fera un plaisir de communiquer les points principaux du contrat, ce qui, je l'espère, vous suffira.

M. BROOME: Pourrait-il en parler maintenant?

M. WOOD: Très volontiers. En principe, évidemment on a conclu l'entente afin de disposer de plus de places et d'autres services pour le public et afin de mettre au point de meilleurs horaires entre le Canada et le Royaume-Uni, et bien sûr, réduire les dépenses. Maintenant, le genre d'entente n'existe que pour le partage des recettes du transport brut seulement, c'est-à-dire à l'exclusion du courrier, et chacune des compagnies acquitte ses propres frais.

M. CHEVRIER: S'agit-il de la B.O.A.C.?

M. WOOD: En effet.

On partage en deux parties égales les recettes des deux compagnies. Cela est conforme à l'objet de l'entente, selon laquelle chaque ligne aérienne doit fournir la moitié des sources de revenu.

Puisque le transport des passagers est la principale source de revenus, la répartition se fonde sur les sièges disponibles. On attribue une valeur à chaque genre de siège en se basant sur le revenu convenu par passager. On obtient ainsi l'évaluation des sièges par rapport à leurs possibilités de rendement.

On admet qu'on ne pourra réaliser avec précision l'égale répartition des sièges disponibles pendant chaque exercice financier. Par conséquent, pour rectifier le déséquilibre qui peut se produire, on s'est entendu sur un prix fixe par «siège évalué» et la ligne aérienne qui a fourni moins de la moitié du total paye l'autre ligne au barème convenu pour le nombre de sièges qui manquent. On ne partage que le revenu du réseau transatlantique. On y arrive en se mettant d'accord sur un taux de revenu moyen par unité de trafic. Donc, la comptabilité commune s'établit en rapportant le nombre de passagers et de livres de marchandises transportés, puis on multiplie ce nombre par le taux de revenu convenu afin de déterminer les recettes à partager.

M. BROOME: Dans le passage où vous dites que lorsqu'une ligne aérienne transporte moins de la moitié du nombre total de passagers transportés par l'autre, est-ce Air-Canada qui a payé la B.O.A.C. ou le contraire?

M. WOOD: Vous voulez dire l'an dernier?

M. BROOME: Oui.

M. WOOD: L'année dernière, c'est la B.O.A.C. qui a payé Air-Canada.

M. BROOME: Parce que vous avez fourni plus de sièges qu'elle.

M. WOOD: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur Seagrim, je sais que la Commission des transports aériens tiendra bientôt des audiences à propos de ce qu'on appelle généralement le service local ou service interurbain de l'Ouest canadien. Pourriez-vous nous dire très succinctement quelle est la position d'Air-Canada à cet égard? Vous avez dit, je crois, que vous aimeriez probablement abandonner certains tronçons ou que vous seriez disposés à faire même certains changements, ce qui a été quelque peu mal compris. Par exemple, on a dit que vous abandonneriez peut-être la ligne Calgary-Edmonton ou feriez certains changements entre les quatre ou cinq villes concernées. Pouvez-vous nous donner un aperçu du mémoire que vous présenterez à la Commission des transports aériens?

M. SEAGRIM: Depuis des années, Air-Canada avait prévu qu'au printemps de 1961 nous n'aurions plus d'appareils à moteurs à pistons en service, mais que nous aurions adopté des appareils à turbopropulseurs. Cette date a évidemment été différée à cause des retards dans la livraison des avions; mais malgré tout on s'y préparait depuis des années. Nos installations d'entretien et de révision, la formation de nos pilotes et tous les détails qui contribuent à la réalisation d'une tâche de cette envergure étaient en prévision de la disparition des DC-3 à la date prévue.

Nous avions l'intention d'employer notre deuxième plus petit appareil pour ce genre d'exploitation, à savoir le Viscount. Comme vous le savez peut-être, les aéroports de service local, comme ceux de Brandon, Yorkton, Swift-Current et Medicine-Hat, n'ont pas de pistes assez longues pour permettre au Viscount d'atterrir. Par conséquent, Air-Canada s'est demandée ce qu'elle devait faire. Il n'est pas économique de changer de cheval en pleine course et de continuer à employer les DC-3 indéfiniment. On a souvent discuté la question avec la Commission des transports aériens. Je pense que les différentes villes en question comprennent le problème. A un moment donné, il m'a semblé que la

Commission des transports aériens nous demandait de sonder les petits exploitants de l'Ouest du Canada sur la possibilité et leurs intentions de reprendre ce service. De nouveau il m'a semblé qu'après l'examen de la situation par plusieurs lignes aériennes plus petites de l'Ouest du pays, qu'ils réclameraient des subventions afin de s'occuper de ce service. Pour le moment, Air-Canada peut partager le coût de cette exploitation à l'intérieur de la compagnie. Cela est impossible aux entreprises de moindre importance. Donc, jusqu'à ce que le problème soit résolu, nous continuons d'employer des DC-3 et de leur faire subir toutes les réparations nécessaires. Je crois que la question est aussi entre les mains de la Commission des transports aériens qui, je pense, cherche une solution.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je suis satisfait de cette explication. Voudriez-vous la rattacher à la déclaration que vous avez faite concernant l'abandon de la ligne Calgary-Edmonton?

M. SEAGRIM: Je ne crois pas qu'Air-Canada ait proposé d'abandonner la route aérienne Calgary-Edmonton. M. Wood voudra bien me reprendre si je me trompe, mais je pense que c'était inclus dans des propositions ou demandes de renseignements adressées aux petites lignes aériennes comme faisant partie d'une entente globale possible visant à leur rendre l'exploitation suffisamment alléchante.

M. CHEVRIER: Me permettez-vous de revenir à l'entente avec la B.O.A.C. Je voudrais savoir à quelle date elle est entrée en vigueur et pourquoi Air-Canada en est venue à la conclusion que cette entente serait profitable pour sa ligne.

M. WOOD: Elle est entrée en vigueur le 1er mars 1960. Il nous a semblé que c'était une très bonne affaire pour les deux sociétés. Je pense que les résultats l'ont prouvé. Les deux compagnies sont convaincues qu'elles ont donné un meilleur service au public, au coût le plus bas, tout en touchant des recettes accrues.

M. CHEVRIER: D'autres membres et moi-même avons reçu des lettres de temps en temps. En voici une que j'ai reçue et qui se rapporte à cet accord. Je voudrais en lire un paragraphe. Elle déclare:

> Je me demande si vous avez remarqué, comme moi-même que depuis un an ou deux...

La lettre porte la date de janvier 1961.

> ...une entente a été conclue entre Air-Canada et la B.O.A.C., compagnie aérienne étrangère, dont le principal résultat est que la B.O.A.C. transporte maintenant tout l'excédent de passagers et surtout de marchandises et qu'Air-Canada, n'ayant pas été capable de s'organiser pour transporter ces marchandises et ces passagers, répugne cependant à le laisser savoir, de peur que d'autres compagnies canadiennes ne tentent de s'en emparer.

Il ne termine pas sa phrase. Le résultat pourtant montre qu'Air-Canada ne transporte pas la quantité de marchandises qu'elle devrait. Qu'en dites-vous?

M. WOOD: Nous avons fourni plus d'espace que la B.O.A.C.

M. CHEVRIER: Vous avez fourni plus d'espace pour les marchandises?

M. WOOD: Pas pour les marchandises. C'est des passagers que vous parlez.

M. CHEVRIER: Oui. Cette lettre parle également des marchandises.

M. WOOD: Au cours de la dernière partie de 1960, la B.O.A.C. a fourni plus d'espace pour les marchandises qu'Air-Canada, mais il n'a guère été utilisé aux termes de l'entente sur la mise en commun parce que nous avons pu transporter la plupart des marchandises dans nos propres appareils.

M. CHEVRIER: D'après vous, vous avez transporté plus de passagers que la B.O.A.C., mais cette dernière a transporté plus de marchandises.

M. WOOD: Au cours de la dernière partie de l'année; oui.

Le PRÉSIDENT: Vous remarquerez que nous avons parlé de l'accroissement du trafic et du service en plus des finances. Y a-t-il d'autres questions à propos de l'accroissement du service et du trafic?

M. BROOME: Des tas de questions.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser qui s'ajoutent à la première question de monsieur Chevrier concernant les demandes présentées par d'autres lignes aériennes relativement au service local dans des villes comme Kingston, Oshawa et Sarnia.

Air-Canada possède-t-il de nouveaux avions ou des avions de modèles récents qui pourraient desservir ces régions?

M. SEAGRIM: Non, nous n'avons pas de nouvelles sortes d'avions qui pourraient desservir les tronçons en question. En fait, je ne pense pas qu'il existe à l'heure actuelle des avions fabriqués spécialement pour ce genre d'exploitation.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En admettant que les pistes d'atterrissage soient assez solides pour recevoir les avions, vos recherches indiquent-elles que le trafic dans ces régions serait suffisant pour justifier, par exemple, l'utilisation de Viscounts?

M. SEAGRIM: M. Wood répondra à cette question.

M. WOOD: Non, à notre avis, il n'y aurait absolument pas assez de trafic pour justifier l'emploi de Viscounts.

M. CHEVRIER: Quel genre d'avion, Nordair, par exemple, va-t-elle utiliser pour la ligne Montréal-Oshawa-Windsor?

M. SEAGRIM: Des DC-3, je pense; toutefois il se peut que je me trompe.

M. CHEVRIER: Pour cette ligne, n'avez-vous pas fait des recherches en vue d'utiliser des appareils autres que des Viscounts?

M. WOOD: Pour celle dont vous voulez parler, non.

M. CHEVRIER: Il m'avait semblé que si et que vous en aviez conclu que, même en utilisant des avions autres que les Viscounts, l'exploitation ne serait pas profitable.

M. WOOD: Il me semble que nous avons fait une étude, il y a quelques années, et que, à ce moment-là, il était question de DC-3 que nous utilisions et que nous avions à notre disposition, et que le trafic n'était pas suffisant pour justifier une exploitation rentable entre les points en question.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Broome?

M. BROOME: Oui, je voudrais poser une question sur la disparition de l'excédent.

L'an dernier, d'après le rapport, il y avait un solde excédentaire de $6,842,000 et la page 7 mentionne que cet excédent a été affecté à une réserve en prévision des différences nettes entre la valeur comptable et le prix de vente des avions à moteurs à piston, de leurs organes principaux et des pièces en stock. Je crois que les DC-3 sont rayés de vos comptes et les North Stars également. Donc il ne s'agirait que des Super-Constellations, n'est-ce pas? Si c'est ainsi, comment expliquez-vous cet excédent et pourquoi vous en débarrasser de cette façon?

M. HARVEY: Il y a une petite rectification à faire, monsieur Broome. Lorsque vous dites que les DC-3 et les North Stars ont été rayés de nos comptes, ce n'est pas tout à fait exact. Ils y sont inscrits à leur valeur résiduaire.

M. BROOME: Leur valeur finale.

M. HARVEY: Oui. Je prends le DC-3 comme exemple; la valeur résiduaire est de $5,000 par appareil. Le 31 décembre 1960, nous avions sept DC-3 d'une valeur totale de $35,000. La valeur des North Stars est réduite et, depuis quelques années, leur valeur résiduaire est de $30,000 par appareil. On continue l'amortissement des Super-Constellations et la plupart d'entre eux vont atteindre leur valeur résiduaire de $150,000 en 1961. Un autre facteur qu'il faut prendre en considération, c'est le stock qui reste. Il faut garder un certain stock jusqu'à ce qu'on retire les appareils du service. D'habitude, quand nous projetons de changer une flotte, nous réduisons la valeur du stock immobilisé à un minimum irréductible. Vous pouvez vous attendre à un très petit chiffre, cependant ce n'est pas le cas. Par exemple, pour le DC-3, le minimum irréductible est d'environ $270,000. Pour le North Star le chiffre est de plus de 2 millions. Le montant est à peu près identique pour le Super-Constellation.

M. BROOME: Quels sont les chiffres pour le Super-Constellation?

M. HARVEY: La valeur?

M. BROOME: Oui, la valeur dépréciée que vous aviez.

M. HARVEY: A la fin de l'année?

M. BROOME: Oui, et également celle du stock des pièces.

M. HARVEY: Au 31 décembre 1960...voudriez-vous l'obtenir par type d'appareil?

M. BROOME: Seulement par catégorie.

M. HARVEY: Seulement pour les Super-Constellations?

M. BROOME: Toutes les catégories.

M. HARVEY: Pour chaque avion en particulier ou simplement toute la flotte?

M. BROOME: Toute la flotte. En d'autres mots, vous ne vous êtes pas approchés des 6 millions que vous avez dû retirer de l'excédent et vous ne vous auriez pas servi de l'excédent—du moins, je ne le pense pas—lorsque vous avez réduit leur valeur au minimum irréductible; il s'agit donc d'un cas spécial.

M. HARVEY: Je vais vous donner l'estimation de la valeur comptable nette de ces avions à la date prévue de leur retrait du service. A cause du retard apporté à la mise en service des Vanguards, nous avons dû prolonger la durée des Super-Constellations. Donc, avec votre permission, je peux vous donner ce que seront les chiffres estimatifs, d'après nous, lorsque les Super-Constellations—les derniers avions à piston—seront retirés du service...

M. BROOME: N'importe quels chiffres que vous voulez fournir pour montrer que nous allons perdre cet excédent parce que nous ne recouvrerons pas assez de dépréciation.

M. HARVEY: Stock compris, le DC-3 aura une valeur de $300,000; le North Star, stock compris, aura une valeur comptable de $2,592,000; le Super-Constellation—et il s'agit ici de 11 avions—y compris le stock, aura une valeur comptable de $6,639,000 environ. Le total s'élève à $9,531,000, auquel nous avons appliqué notre excédent accumulé de $6,842,000, ce qui laisse $2,700,000 qu'il nous faudra recouvrer de la vente des Super-Constellations, des North Stars et des DC-3 qui restent.

M. BROOME: C'est dire qu'on a retiré $2,892,000 de l'excédent pour réduire la valeur des DC-3 et des North Stars à $1, à rien. Puis le solde a servi à diminuer la valeur de vos Super-Constellations. Si l'excédent avait été de 7 ou 8 millions de dollars, la même chose se serait passée. Il me semble que c'est un moyen de chercher intentionnellement à présenter une situation pire qu'elle ne l'était.

M. HARVEY: Personnellement, je ne suis pas de cet avis.

M. BROOME: Je pense que vous essayez de présenter la situation sous son plus mauvais jour, de façon à montrer au gouvernement la conduite qu'il devrait suivre au sujet d'autres demandes dont il est saisi. Vous avez utilisé votre excédent en entier, vous l'avez fait disparaître, afin de pouvoir présenter un déficit.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourriez-vous vous exprimer autrement?

M. BROOME: Vous voulez dire plus poliment?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Votre amortissement n'est-il pas plus rapide que celui auquel on s'attendrait normalement de la part d'une exploitation aérienne?

M. HARVEY: Non, notre amortissement, si nous parlons de dépréciation—et à ce propos, je peux dire que les DC-3 et les North Stars sont réduits à leur valeur résiduaire et que la dépréciation des Super-Constellations s'étend sur 7 ans dans le cas des appareils et des principales pièces—notre amortissement, dis-je, est conforme à la pratique courante dans ces entreprises.

M. BROOME: Alors pourquoi ne pas les avoir utilisés durant 7 ans?

M. HARVEY: Nous avons utilisé certains d'entre eux durant 7 ans; mais, ce qui nous cause un problème, ce sont les deux derniers que nous avons achetés.

M. BROOME: Quand les avez-vous achetés?

M. HARVEY: Je pense que nous les avons achetés en 1958-1959.

M. BROOME: C'est cette année-là que vous les avez eus, mais je reviendrai sur leur livrasion. Vous ont-ils été livrés en 1958 ou avez-vous passé la commande en 1958?

M. HARVEY: Si je pouvais avoir un instant, monsieur Broome, je pourrais vous donner les dates exactes. Nous avons pris livraison d'un avion le 22 novembre 1957 et de l'autre, le 20 décembre 1957. Ce sont les deux appareils qui ont la plus grande valeur dans nos livres en ce moment.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ce sont les dates de livraison?

M. HARVEY: Ce sont les dates de livraison et la dépréciation a débuté après quelques semaines. Pour le premier, la dépréciation a commencé le 12 décembre 1957 et pour l'autre, le 16 janvier 1958.

M. BROOME: Quelle est la valeur globale de ces deux avions plus les pièces détachées indispensables?

M. HARVEY: Vous ne pouvez pas rapporter des pièces détachées à deux avions en particulier.

M. BROOME: Je sais, mais elles représenteraient une proportion du montant total.

M. HARVEY: Personnellement, je ne pourrais être de cet avis, monsieur Broome, parce qu'on n'achète pas des pièces détachées seulement pour deux avions. Comme notre flotte d'alors comprenait neuf avions, nous avions assez de stock à part peut-être d'importantes pièces de rechange comme des moteurs, par exemple. Vous avez parfaitement raison sur ce point. Nous n'avons pas déprécié et la plupart des sociétés de transport n'avaient pas l'habitude de déprécier les stocks de pièces de rechange.

M. BROOME: Vous ne m'avez pas donné la valeur des deux appareils.

M. HARVEY: Je m'excuse, mais j'aimerais mettre en relation la valeur de ces deux appareils avec celle qu'ils auront quand ils seront retirés du service.

M. BROOME: Ne pouvez-vous la rattacher au prix que vous les avez payés?

M. HARVEY: Certainement.

M. BROOME: Pouvez-vous aussi les rattacher au montant de $6,639,000 qui se trouve dans le rapport?

M. HARVEY: Nous pouvons certainement le faire. Maintenant je vois où vos questions me mènent.

M. BROOME: Par des chemins détournés, je dirais.

M. HARVEY: Non. Après tout, vos questions sont très directes, monsieur Broome. Quelque temps après l'achat de ces deux Super-Constellations ils avaient une valeur de revente en 1959 de $750,000. Par le passé, lorsque nous avons vendu une flotte d'avions, nous avons eu la chance de la vendre en bloc avec les pièces connexes que nous avions en stock. En d'autres mots, il s'agissait toujours d'une transaction globale. Malheureusement, il se peut que les Super-Constellations suscitent un problème; mais, lorsque nous avons acheté ces appareils et les avons mis en service, ils avaient une valeur de revente possible de $750,000, ce qui nous assurait que notre taux de dépréciation concernant ces deux appareils était plus ou moins exact.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. BROOME: Nous n'avons pas encore terminé.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Votre compagnie est-elle la seule dont les avions sont tous devenus des appareils à turbopropulseurs?

M. SEAGRIM: La seule compagnie importante, oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Cela me porte automatiquement à demander si un pays de l'importance du nôtre doit suivre la mode, surtout lorsque cela devient une réalisation très coûteuse. Tout ce qui m'inquiète, monsieur Seagrim, c'est de savoir si nous n'allons pas trop vite en égard aux sommes et aux services dont nous avons besoin?

M. SEAGRIM: Je ne le crois pas, monsieur Smith, quand on pense aux avions à turbopropulseurs que nous avons achetés, les DC-3 et les Vanguards, l'exploitation en est moins coûteuse par siège-mille que pour n'importe quel autre type d'appareil à pistons que nous ayons eus. Économiquement, c'est un pas en avant.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ne reste-t-il pas encore à le prouver, monsieur Seagrim? D'un côté, vous nous avez dit que vous ne pouviez exploiter certaines lignes parce que vous ne disposiez pas du matériel—parce que tous vos avions sont turbopropulsés—et, d'un autre côté, nous aurons de grosses dépenses d'immobilisation et d'amortissement et vous rencontrerez de la concurrence, ce qui aura à son tour comme résultat que le gouvernement va s'inquiéter de vos dépenses globales et de l'envergure de votre flotte aérienne. Je me demande s'il ne s'agit pas encore une fois de la vieille énigme concernant l'œuf et le poulet.

M. SEAGRIM: J'aimerais parler plus longuement de cette question, monsieur Harvey; mais, avant tout, j'aimerais dire qu'il n'y a pas de comparaison possible entre les avantages économiques réciproques du moteur à pistons et du moteur à turbopropulseurs. Entre autres choses, le DC-3, comparativement au Viscount, vole environ deux fois moins vite et transporte presque deux fois moins de passagers, le coût d'exploitation par siège-mille du Viscount est par conséquent beaucoup moins élevé que celui du DC-3. Cela s'applique aussi aux autres avions. Je peux vous certifier que lorsqu'on se débarrasse des avions à moteurs à pistons, on en diminue raisonnablement la valeur. Pourriez-vous en parler un peu plus, monsieur Harvey?

M. HARVEY: Je voudrais parler de l'alternative que monsieur Smith a mentionnée. J'admets qu'elle serait effrayante si elle devait arriver. Un amortissement semblable appliqué désormais aux avions à turbopropulseurs serait déplacé. A partir de 1961, nous nous proposons d'établir dans notre comptabilité, au cours des cinq dernières années prévisibles de la durée des avions, le minimum irréductible de la valeur du stock et, au moyen d'accumulations régulières, nous ferons des réserves pour amortir le placement afin qu'il coïncide avec la mise hors service de la flotte.

Dans notre comptabilité de 1961 il y aura un montant de $540,000, représentant un cinquième des $2,700,000; en d'autres mots, les $2,700,000 repré-

sentent la valeur minimum irréductible prévue par notre service d'achats et de fournitures pour le Viscount. Le minimum irréductible de $2,700,00 sera révisé chaque année et on fera toute rectification nécessaire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Aucun des membres du Comité qui ont utilisé vos avions ne contestera leur efficacité, mais j'essaie d'insister surtout sur l'exclusivité dont vous disposez. En fait, vous êtes la seule ligne aérienne importante qui, n'ayant pas de concurrence, a une flotte aérienne à turbopropulseurs. Donc je me demande ce qui se serait passé si vous aviez subi une forte concurrence. Je repose la question: n'êtes-vous pas allez plus vite en besogne que vous n'auriez dû?

M. SEAGRIM: Non, je crois que nous avons progressé logiquement et, poussés par une plus forte concurrence, nous aurions passé plus rapidement au moteur à turbopropulseurs.

M. CHEVRIER: Quelle est la situation dans les autres pays, en Grande-Bretagne et aux États-Unis?

M. SEAGRIM: Dans tous les pays, d'après ce que nous pouvons voir, la tendance est nettement au moteur à turbopropulseurs.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous avez déclaré, monsieur Seagrim, que les avions à turbopropulseurs sont bien plus économiques et efficaces que les avions à moteurs à pistons. Est-ce exact?

M. SEAGRIM: Du point de vue du coût par siège-mille. Il y a aussi l'efficacité mécanique accrue.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): S'ensuit-il que, même si vous subissiez une forte concurrence, vous seriez mieux en mesure d'y résister au moyen d'une flotte d'avions à moteurs turbopropulsés qu'avec des avions à moteurs à pistons.

M. SEAGRIM: Certainement.

M. BROOME: A propos de cette même question, voudriez-vous tenir compte de la dépréciation anticipée des avions achetés en 1957 et malgré tout être capable de faire cette affirmation? Peut-être en rapport avec vos frais directs d'exploitation; mais votre affirmation doit tenir compte des frais fixes et nous avons vu l'excédent de 7 millions disparaître dans les amortissements anticipés. Si vous en tenez compte, je crois que votre déclaration est erronée.

Voici mon idée. Vous condensez les frais d'exploitation des avions à turbopropulseurs en frais directs d'exploitation sans penser aux frais fixes, comme cet amortissement supplémentaire de 7 millions. Si vous en tenez compte, comme le ferait toute entreprise qui voudrait accuser un bénéfice, il n'est pas exact de dire qu'il est préférable, moins coûteux et plus efficace d'utiliser uniquement des appareils à turbopropulseurs. Où sont passés les 7 millions?

M. HARVEY: C'est juger après coup. Mais je dirais qu'en ce qui concerne le coût par siège-mille disponible pour les dépenses directes d'envolée et en ne comptant pas la dépréciation, comme monsieur Seagrim l'a dit, l'exploitation de chaque avion, d'une flotte à moteurs turbopropulsés, revient moins cher que l'exploitation d'une flotte d'avions à moteurs à pistons.

M. BROOME: Je voudrais vous signaler, monsieur, la déclaration selon laquelle le revenu de votre exploitation en 1960 s'élève à $14,700,000 et la réserve pour dépréciation est de $13,600,000. D'après moi, c'est une dépense importante que vous ne pouvez méconnaître. Vous devez en tenir compte et je ne crois pas qu'Air-Canada l'ait fait.

M. HARVEY: Si nous parlons de frais directs de vol, laissant de côté la dépréciation; mais, si vous voulez comparer les chiffres en tenant compte de la dépréciation, il y a encore une différence. L'exploitation d'une flotte d'avions à turbopropulseurs reste quand même plus avantageuse et revient moins cher qu'une flotte d'avions à moteurs à pistons.

M. BROOME: Oui, monsieur, sauf lorsque vous vous trouvez dans une situation comme celle que vous avez connue.

M. HARVEY: C'est possible.

M. BROOME: Alors, il n'en est pas ainsi. Dans votre exploitation de l'an dernier, vous avez touché beaucoup plus de revenu qu'en 1960. Vous vous êtes tout le temps trouvés dans une très bonne situation jusqu'au moment où vous en êtes arrivés à la dépréciation et aux frais fixes; là vous avez échoué.

M. HARVEY: C'est exact. Ce matin, lorsque vous avez examiné le montant de 19 millions, à la page 7 de notre rapport annuel, vous avez parlé de la dépréciation. J'ai fait remarquer que les frais d'intérêts s'élevaient à $4,300,000 de plus que l'an dernier.

M. BROOME: Mais puis-je vous faire remarquer que si vous aviez une flotte d'avions en réserve, qui n'est pas encore complètement amortie, et que si vous achetiez une nouvelle flotte et payiez de l'intérêt sur la flotte que vous n'utilisez pas et de l'intérêt sur celle que vous utilisez, vous auriez là encore fait la transformation trop tôt.

M. HARVEY: Non, sauf tout le respect que je vous dois, ce n'est pas tout à fait exact. Au risque de me répéter, je vous dirai qu'en 1959 le prix d'un Super-Constellation d'occasion était de $750,000. Nous espérions que si la livraison des Vanguards se faisait selon le contrat, il nous aurait été possible de revendre les Super-Constellations en 1960. Toutefois, il a été impossible de revendre les Super-Constellations plus tôt à cause des retards dans la livraison des Vanguards. Nous utiliserons des Super-Constellations fort avant dans l'année 1961. Comme vous le comprenez, plus nous les utilisons longtemps, moins nous avons de chance de les revendre à un bon prix.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous avez dit que vous aviez des projets concernant le matériel.

M. HARVEY: Je ne me rappelle pas avoir mentionné nos plans pour l'avenir. Tout ce que j'ai mentionné, c'est l'établissement du minimum irréductible de la valeur du stock pour tout type futur d'avion.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'ai cru entendre dire par M. Seagrim qu'en établissant ou en évaluant les frais futurs, vous aviez dû faire des prévisions. Vous nous avez donné les chiffres 10, 5 et 3. Pouvez-vous nous donner une idée de vos besoins futurs en appareils? A propos du coût global encore, avez-vous une idée de ce que nous aurons à examiner?

M. SEAGRIM: Oui, monsieur Smith. Pour les années 1963 et 1964, afin de répondre à l'accroissement prévu de la compagnie aérienne...

M. BROOME: L'accroissement total ou bien l'accroissement normalement prévu pour Air-Canada?

M. SEAGRIM: L'accroissement total. Nous prévoyons que nous devrons commander environ cinq appareils du type DC-8.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Par «type» voulez-vous dire amélioration?

M. SEAGRIM: Je parle de la capacité en siège-mille du DC-8.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Le prix de chaque avion est-il d'environ 6 millions et demi?

M. SEAGRIM: 6 millions.

M. BROOME: Monsieur le président, puis-je faire remarquer que nous nous trouvons devant un problème fondamental. J'ai fait un discours à ce sujet à la Chambre. Il se résume à ceci, si vous me permettez de citer le rapport Wheatcroft, où il dit:

> On pourrait raisonnablement supposer que si le service assujetti à la concurrence était limité de la manière susmentionné, Air-Canada réglerait sa capacité de transport sur le reste de la demande. Faire autrement, ce serait s'exposer inutilement à des pertes.

Quant à la manière susmentionnée, c'était qu'Air-Canada pourrait conserver tout le trafic intercontinental et ne concurrencerait la nouvelle ligne de transport aérien qu'en ce qui concerne l'augmentation prévue du trafic intercontinental. Cela semble fondamental et pourtant Air-Canada ne paraît pas y songer. Ce que je veux dire, c'est que vous ne prévoyez que la question du matériel, comme si tout le trafic aérien irait à Air-Canada.

M. FISHER: J'aimerais que M. Broome éclaircisse cette question. Veut-il dire qu'Air-Canada ne tient pas compte de la concurrence du Pacifique-Canadien?

M. BROOME: En répondant à ma question, M. Seagrim a déclaré qu'Air-Canada fait reposer l'acquisition de nouveaux avions sur l'hypothèse selon laquelle elle obtiendra toute l'augmentation du trafic aérien.

M. FISHER: Pas maintenant; c'était avant.

M. BROOME: C'est maintenant. On suit toujours la même règle.

M. SEAGRIM: Lorsque nous prévoyons les besoins futurs, nos prévisions se font d'après les facteurs que nous connaissons. A l'heure actuelle, nous sentons l'influence d'une certaine concurrence. Si la pression de cette concurrence change, il se peut que nos besoins en nouveau matériel changent.

M. BADANAI: Prévoyez-vous d'autres complications dans le service domestique d'Air-Canada?

M. SEAGRIM: Pas en ce qui concerne nos prévisions.

M. BADANAI: Êtes-vous au courant de la demande faite par *Aerial Flight Services,* de Minneapolis, pour l'obtention d'un permis d'exploitation dans le nord-ouest de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan?

M. SEAGRIM: Cela ne nuit pas particulièrement à notre exploitation.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il me semble presque impossible qu'Air-Canada se fonde sur une autre hypothèse pour faire ses prévisions. Elle doit fonctionner selon les prescriptions de la loi actuelle et, pour le moment, les fonctions des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien sont très limitées. Quelle autre hypothèse Air-Canada peut-elle faire si ce n'est qu'elle devra se charger de toute l'augmentation, au point où en sont les choses? Je viens de faire une déclaration, mais quel est le député qui n'en fait pas de temps en temps.

M. FISHER: Ma question commence par une citation tirée du discours annuel que M. N. R. Crump a prononcé devant les actionnaires du chemin de fer du Pacifique-Canadien en 1961. Voici:

> Lignes aériennes—Votre filiale, les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, fait face aux difficultés qui surgissent inévitablement lorsqu'on passe des avions du type classique aux appareils à réaction.

Il me semble que le Pacifique-Canadien a les mêmes ennuis qu'Air-Canada et, puisqu'il a été question ici qu'il semblait qu'Air-Canada avait effectué ce changement trop rapidement, pourriez-vous expliquer un peu mieux pourquoi Air-Canada est la première compagnie de quelque importance qui ait effectué cette transformation importante?

M. SEAGRIM: Tout d'abord, monsieur Fisher, je suis certain que nous n'avons pas été trop vite. De plus, comme je l'ai dit ce matin, d'après moi, on n'a même pas fait ce changement assez rapidement parce que les livraisons d'avions ont subi un retard imprévu. Si vous voulez répéter votre seconde question, je pourrais mieux y répondre.

M. FISHER: Je suis curieux de savoir pourquoi Air-Canada est la première compagnie importante à faire ce changement.

M. SEAGRIM: Il arrive un moment où il n'est plus permis à une compagnie aérienne de commander des types d'avions périmés, quand elle pense à son avenir. A Air-Canada, il nous fallait tenir compte d'une date limite après

laquelle nous ne pouvions plus commander de Super-Constellations. Autrement, notre flotte aérienne serait devenue de plus en plus désuète. Donc, après la date prévue, nous devions passer aux avions munis de turbopropulseurs. Si l'on suppose qu'une entreprise de transport aérien continue de grandir, elle doit grandir en se servant de matériel récent, non pas de matériel périmé. Par conséquent, après une certaine date limite que l'on a fixée à juste titre il y a quatre ou cinq ans, on a décidé d'utiliser tous des avions à turbopropulseurs.

M. FISHER: En d'autres mots, Air-Canada semble avoir pris cette décision avant les autres compagnies aériennes. Il n'y a qu'une raison: Air-Canada était financièrement plus en mesure d'effectuer cette transformation.

M. SEAGRIM: Quand Air-Canada a décidé de passer des moteurs à pistons aux moteurs à turbopropulseurs, je crois que presque toutes les autres compagnies aériennes importantes avaient fait la même chose.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Elles étaient dans une situation privilégié aussi.

M. BROOME: D'après vos prévisions, lorsque vous avez acheté ces deux derniers Super-Constellations, vous saviez que vous n'alliez pas vous en servir pendant sept ans et pouvoir ainsi les amortir à leur valeur résiduaire; mais vos plans consistaient à les employer pendant trois ans pour ensuite passer aux avions à turbopropulseurs. Beaucoup de sociétés de transport aérien des États-Unis se servent encore des Super-Constellations. Il y a rien à dire contre l'adoption d'avions à turbopropulseurs mais la transition aurait pu se faire à une cadence moins rapide. Vous auriez pu l'échelonner sur une plus longue période et retirer plus de bénéfices d'avions payés très cher et que vous ne pouvez ni vendre ni amortir.

M. SEAGRIM: Nous utilisons toujours des Super-Constellations.

M. BROOME: Mais vous aviez prévu que vous n'en auriez plus en 1961.

M. SEAGRIM: En effet.

M. BALCER: Est-il vrai, monsieur Seagrim, que vous avez bénéficié de prix et de conditions spéciales de la part de la compagnie qui vous a vendu les deux derniers appareils, parce que vous les avez achetés pour combler une lacune, en attendant d'adopter les DC-8?

M. SEAGRIM: Oui, c'est exact. Il y avait une condition de rachat.

M. BROOME: Quel était ce prix? Je n'ai pas saisi.

M. BALCER: Il y avait une entente spéciale.

M. HARVEY: Nous parlons de deux autres avions, monsieur Broome.

M. BROOME: A part ceux qui ont été achetés en 1957?

M. HARVEY: Oui.

M. BROOME: C'est autre chose?

M. HARVEY: En 1959. Nous avons conclu avec la société Lockheed une entente prévoyant rachat et la somme que nous prélevions tous les mois dans nos comptes équivalait à la dépréciation normale. Malheureusement, nous en avons perdu un à Toronto et on a remis le second à la société Lockheed le 21 février 1961 au prix de rachat convenu de $1,200,000. De cette façon nous n'avons rien perdu sur cet appareil.

M. BROOME: Il n'y a eu aucune perte sur les deux derniers.

M. HARVEY: Non.

M. BROOME: Mais, pour en revenir aux deux autres de 1957, ils valaient bien un million et demi chacun?

M. HARVEY: Lorsque nous les avons achetés?

M. BROOME: Oui?

M. HARVEY: Non, ils ont coûté plus cher. Y compris la taxe de vente, ils ont coûté environ 2.2 millions.

M. BROOME: Donc, 4.4 millions pour ces deux avions qui ne devaient servir que trois ans?

M. HARVEY: Oui, c'est exact; mais les neuf autres avions étaient dépréciés bien au-dessous de $750,000 chacun en 1959, de sorte que la vente globale des onze appareils faisait plus que compenser la perte entre le prix d'achat et la valeur dépréciée.

M. FISHER: Est-il vrai qu'Air-Canada a pris l'initiative de baisser en 1960 le tarif concernant les envolées au Canada et les vols transatlantiques?

M. WOOD: C'est partiellement vrai. Nous nous sommes organisés d'avance pour établir le nouveau tarif des envolées au Canada le 2 janvier 1961; quant à la seconde partie de la question, je dois dire que depuis plusieurs années Air-Canada est la première à réclamer un tarif plus bas pour les vols transatlantiques.

M. FISHER: A ce propos, j'aimerais savoir premièrement si vos avions munis de turbopropulseurs ont eu une influence sur l'accélération de la mise en vigueur de ce tarif et, deuxièmement, quelles répercussions on a prévues sur les recettes?

M. WOOD: Je suis content que vous ayez posé cette question, parce qu'il me semble qu'on a considéré surtout un aspect de notre exploitation. En estimant le marché du transport aérien, nous prévoyons non seulement le trafic intercontinental, mais aussi celui des lignes canadiennes et outre-frontière ainsi que les lignes internationales; de cette façon nous étudions le réseau en entier et nous calculons les sièges-milles à prévoir pour cette période. On a fait ces prévisions en tenant compte des lignes internationales. Bien que nous ne puissions pas dire trop d'avance que les prix de passage seraient abaissés ou que nous pourrions avoir des prix spéciaux d'excursion pour les envolées atlantiques, nous avions tout lieu de l'espérer d'après les renseignements que l'industrie possédait alors. Nous trouvons que les résultats obtenus ont été satisfaisants. Les vols transatlantiques, qui se sont ressentis l'an dernier d'un changement du tarif, ont occasionné une augmentation considérable du trafic entre le Canada, le Royaume-Uni et l'Europe au cours du dernier trimestre, alors qu'on l'a mis en vigueur.

M. FISHER: Pouvez-vous nous dire à quel moment vous serez complètement adaptés et quelle est la possibilité d'un autre remaniement du tarif au Canada?

M. WOOD: Cela dépendra de nos prévisions concernant les frais et les recettes. Mais c'est ce que nous espérons, puisque toute réduction des prix de passage, à notre avis, élargira le marché et mettra le transport aérien à la portée d'un plus grand nombre de Canadiens. C'est un de nos objectifs.

M. FISHER: Si j'ai posé cette question, c'est parce que nous avons remarqué une forte augmentation du nombre des places retenues dans notre région depuis l'abaissement du tarif et les chemins de fer rapportent même une diminution du nombre des voyageurs. Avec le matériel dont vous disposez à l'heure actuelle, jusqu'à quel point pouvez-vous abaisser le tarif avant de vous heurter à des problèmes de location?

M. WOOD: Un article de notre programme a consisté à atteindre un coefficient d'utilisation qui nous permettra d'offrir des places à la majorité des passagers le plus grand nombre de fois par jour, par mois ou par année. Le coefficient annuel d'utilisation auquel nous tendons est d'environ 65 p. 100. Il est conforme à une exploitation rentable; de fait, l'an dernier, il a atteint 66 p. 100. Cependant d'autres facteurs nous ont empêchés d'obtenir les résultats financiers que nous espérions. Toutefois nous croyons que c'est le coefficient d'utilisation qui nous donnera le moins d'ennuis pour les locations.

M. FISHER: Pour 1961, discernez-vous une tendance indiquant ce que seront le coefficient d'utilisation et les recettes?

M. WOOD: Je puis vous dire que le coefficient d'utilisation relatif aux vols domestiques a été de 65.6 p. 100 au cours des cinq premiers mois de l'année.

M. BADANAI: Cela provoquera-t-il des mises à pied parmi votre personnel?

M. WOOD: Non, je pense que la location ou réservation automatique nous empêchera d'être obligés d'augmenter notre personnel, mais nous n'en congédierons pas.

M. BADANAI: Est-ce que ce sera un élément important?

M. WOOD: Oui, nous l'espérons. Il devrait en résulter deux choses: le travail sera moins coûteux; mais, ce qui est plus important, c'est que nous pourrons avoir un meilleur contrôle sur les locations, donner un meilleur service au public et prévoir une plus forte proportion du trafic qu'à l'heure actuelle.

M. BADANAI: Et vos placements en matériel?

M. WOOD: Le matériel qui sera mis en service cette année nous coûtera environ $3,159,000.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): On nous demande parfois pourquoi il y a une telle différence de prix entre la première classe et la classe économique sur les petits parcours, par exemple, d'ici à Toronto; la différence de prix est de $8 pour l'aller seulement, mais le service n'est pas tellement différent.

M. WOOD: Je m'excuse, mais je n'ai pas compris votre question.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): On entend souvent cette remarque: pourquoi y a-t-il une telle différence de prix entre la classe économique et la première classe d'ici à Toronto, par exemple?

M. WOOD: Elle est conforme, je crois, au prix de revient sur lequel nous nous sommes appuyés pour établir les prix de la première classe et de la classe économique; le rapport est atteint quand on tient compte de la capacité volumétrique, de l'espace occupé par le poids, etc., dont nous faisons bénéficier nos passagers de première classe en opposition à ceux de la classe économique. C'est un fait reconnu, encore plus sur les lignes internationales où la différence est plus marquée que pour les lignes intérieures.

M. SMITH (*Calgary*): Pensez-vous avoir attribué peut-être trop de places à la classe économique comparativement à la première classe?

M. WOOD: A l'heure actuelle, la réponse est non. A mon avis, il devrait même y avoir plus de places en classe économique sur les DC-8. Au début, il est vrai que nous étions à court de sièges de première classe.

M. MITCHELL: Pourquoi ne vend-t-on pas de boissons alcooliques sur les avions d'Air-Canada? Est-ce dû à un règlement de la compagnie ou bien un règlement des transports aériens? Je pose cette question parce que M. Gordon a déclaré dans son témoignage qu'on retirait un profit important de la vente de boissons alcooliques, dans les trains transcontinentaux. Si Air-Canada vendait des boissons alcooliques, le déficit serait peut-être moins prononcé.

M. SEAGRIM: D'après ce que je peux comprendre, la loi qui régit la vente des boissons alcooliques dans les véhicules de surface ne peut s'appliquer pratiquement au transport aérien et l'on doit envisager une solution séparée.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire qu'il s'agit d'un règlement de la compagnie?

M. SEAGRIM: Non.

M. MITCHELL: N'en vendez-vous pas au cours des envolées outre-mer?

M. SEAGRIM: Certainement.

M. MITCHELL: Alors pourquoi pas sur les avions qui volent à l'intérieur du pays?

M. SEAGRIM: La loi nous permet de la faire pour les envolées internationales. Mais les lois provinciales sur le transport de boissons alcooliques entre les provinces sont la pierre d'achoppement en ce qui concerne les envolées à l'intérieur du pays.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que les gouvernements provinciaux n'aimeraient peut-être pas cela, par exemple à l'aéroport de Montréal?

M. SEAGRIM: Montréal, Toronto, Winnipeg, etc. Nous sommes assujettis aux lois provinciales.

M. MCPHILLIPS: Mais les trains aussi. Ils sont également assujettis aux lois provinciales.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'aimerais poser une question.

Le PRÉSIDENT: J'espère que nous garderons un peu plus d'ordre dans nos délibérations.

M. MITCHELL: Nous en sommes toujours aux finances.

Le PRÉSIDENT: Je pensais que nous en avions terminé, mais dans le cas contraire, c'est de ma faute et non de la vôtre. Y a-t-il encore d'autres questions sur les finances ou pouvons-nous passer à autre chose et tâcher de respecter l'ordre un peu plus?

M. MCPHILLIPS: Je ne crois pas qu'on ait éclairci, à ma satisfaction en tout cas, cette question de la perte de 5 millions. D'après ce que j'ai pu comprendre, elle a porté sur les vols à l'intérieur et, sauf erreur, vous avez dit qu'elle se limitait aux vols transcontinentaux.

M. SEAGRIM: C'était 5.8 millions dans le cas des vols transcontinentaux.

M. MCPHILLIPS: Il m'avait semblé que les $800,000 se rapportaient aux courtes distances.

M. WOOD: C'est par pure coïncidence que les chiffres semblent avoir un rapport entre eux.

M. MCPHILLIPS: Puisque vous vous y attendiez et que votre seul concurrent était le Pacifique-Canadien, qui n'effectue qu'une seule envolée transcontinentale par jour, pourquoi votre compagnie a-t-elle augmenté le nombre de ses envolées transcontinentales?

M. SEAGRIM: Comme je l'ai fait remarquer à M. Smith, nous avons une bonne clientèle et un tel service est indispensable.

M. BROOME: Cette concurrence ne vous nuit pas.

M. SEAGRIM: Nous avons quatre envolées transcontinentales de DC-8 et je pense que le coefficient d'utilisation les justifie.

M. BROOME: Ainsi, cette concurrence ne vous fait aucun tort?

M. MCPHILLIPS: C'est ce que je ne comprends pas.

M. WOOD: Au contraire, si nous n'avions pas eu de concurrence, notre revenu aurait été bien plus élevé; nous avions le matériel voulu et nous étions capables d'y faire face.

M. BROOME: Vous auriez également pu amortir davantage vos avions non désuets.

M. WOOD: Parfaitement.

M. MCPHILLIPS: En général, le public croit que vous effectuez des vols supplémentaires pour coincer vos concurrents et que vous perdez de l'argent en agissant ainsi.

M. SEAGRIM: C'est inexact. Les projets que nous avons mis en œuvre au cours des années passées ont été suivis de très près dans leur application.

M. WOOD: C'est exact.

M. MCPHILLIPS: Si, au moment où vous étiez seuls en lice, vous aviez dû subir une diminution de revenu de 5 millions de dollars, la prudence élémentaire en des affaires ne vous aurait-elle pas interdit d'augmenter le nombre de vos envolées?

M. WOOD: Si vous êtes dans les affaires, vous faites de votre mieux pour faire face à la concurrence.

M. McPHILLIPS: Mais vous ne voulez pas perdre des affaires.

M. WOOD: Nous n'avions pas l'intention d'en perdre. Le fait est que, dans un cas comme celui-ci, on doit effectuer toutes les adaptations possibles pour rester à la hauteur de la situation. Mais il reste que si nous n'avions eu aucune concurrence en 1960 ce revenu additionnel aurait échu à Air-Canada. Il s'agit du revenu brut total.

M. McPHILLIPS: S'il n'y avait eu qu'un seul vol de passagers, une seule envolée, et que vous l'ayez perdue vous n'auriez alors dû mettre qu'un seul vol en service pour compenser; mais vous avez fait plus, quel que soit le nombre de vols de vos concurrents. Je trouve que cela n'a pas de sens.

M. WOOD: J'ai l'impression que nous parlons de deux périodes différentes. Nous avions prévu pour 1960 une certaine fréquence de vols et un certain nombre de sièges que nous avons effectivement assurés. Nous avions également prévu ce que devait être notre nombre de sièges en 1961, eu égard à la répercussion de la concurrence.

M. BROOME: Pourquoi avez-vous consacré une somme supplémentaire de 3.4 millions de dollars à une publicité destinée à accroître votre volume de trafic, si vous deviez l'obtenir automatiquement? En d'autres termes, vous ne voulez pas admettre que l'activité publicitaire d'autres compagnies aériennes ait pu apporter un supplément d'affaires; si c'est vrai et si les affaires existent, vous en obtiendrez la totalité. Par conséquent, vous avez engagé des dépenses de publicité en pure perte, puisque cette publicité n'accroît pas votre clientèle.

M. WOOD: C'est votre chiffre et j'ignore d'où il vient. J'ai admis ce matin que les $5,800,000 dont nous parlions était le revenu brut d'exploitation.

M. BROOME: C'est ce que vous pensiez obtenir.

M. WOOD: C'est exact.

M. BROOME: A propos du rendement, vous vous attendiez à 1,000 sièges pour le transport transcontinental et 124 étaient assujettis à la concurrence; c'est, je crois, ce que vous avez dit ce matin; vous assurez 1,450 sièges dans le transport transatlantique et la concurrence en a pris 1,450. Supposons maintenant que les autres compagnies aériennes concurrentes telles que la Lufthansa, KLM, Air France et la C.P.A. utilisent la totalité de leurs sièges; comment se fait-il que vous ne vous inquiétiez pas de ce que vous perdez dans le transport transatlantique, et qui se chiffre peut-être par des milliers de sièges par jour, alors qu'ici 124 sièges en moins suffisent à vous déséquilibrer. Vous dites que la concurrence transatlantique n'est pas gênante. Mais comment se fait-il, si vous pouvez adopter cette position vis-à-vis de cette concurrence, que vous ne puissiez pas réaliser la même chose à l'égard de votre service transcontinental? S'agit-il de deux compagnies distinctes, l'une pour les vols transatlantiques et l'autre pour les vols transcontinentaux?

M. WOOD: On a cité un certain nombre de chiffres nouveaux qui ne me sont pas familiers.

M. BROOME: Ce matin, on a parlé de 122 ou 124 sièges disponibles pour les deux vols, ou sur le vol de la C.P.A.; cependant, on lit à la page 9 de votre rapport qu'au cours des mois d'été Air-Canada a fourni 725 places aller-retour, c'est-à-dire 1,450.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Non, 725 dans un sens.

M. BROOME: Le rapport dit: a fourni 1,500 places aller-retour par semaine au-dessus de l'Atlantique et la compagnie B.O.A.C. a fourni un nombre à peu près égal de places pour les vols transatlantiques. Mais vous devez y ajouter ceux des autres compagnies aériennes.

M. WOOD: Excusez-moi mais nous parlons de deux choses différentes. Les 1,000 sièges par jour dont vous avez parlé et dont j'ai moi-même fait état ce matin et cet après-midi ont été mentionnés en réponse à une question relative

à la capacité transcontinentale de cette année. Les 725 sièges par jour, dans chaque sens, que mentionne le rapport, sont exacts de même que le chiffre de 1,500. Je parlais alors d'un ensemble de conditions différent et opposais 1961 à 1960. De toute façon, la concurrence nous préoccupe beaucoup, aussi bien au point de vue du trafic transatlantique que du trafic intérieur. En nous fondant sur nos plans et nos prévisions du marché total, nous nous efforçons d'obtenir la part la plus grande possible du trafic international ou intérieur et en même temps d'atteindre au coefficient d'utilisation que nous estimons économiquement sain, c'est-à-dire 65 ou 66 p. 100. En réponse à une partie de votre question, je puis vous dire que le coefficient d'utilisation de 1960 s'est élevé à 66.6 p. 100 pour les vols transcontinentaux.

M. BROOME: Vous pouvez faire face à la concurrence au-dessus de l'Atlantique, mais vous dites que vous ne pouvez pas résister à la concurrence au-dessus du continent?

M. WOOD: Je ne dis pas cela. Nous faisons de notre mieux pour faire face à la concurrence et, pour y parvenir, nous nous efforçons, par exemple, d'offrir le meilleur service qui soit en vue d'attirer la plus grande partie possible du marché.

M. BROOME: Mais vous pourriez accomplir plus de vols transatlantiques si vous n'étiez pas liés par votre accord avec la B.O.A.C.?

M. WOOD: Non.

M. BROOME: Parce que vous n'avez pas assez de matériel?

M. WOOD: Non, monsieur.

M. CHEVRIER: La plupart des entreprises aériennes mondiales ont-elles un excédent à l'heure actuelle?

M. SEAGRIM: M. Harvey devrait peut-être répondre à cette question. D'après moi, la plupart des lignes aériennes mondiales ont actuellement des difficultés à ce propos.

M. HARVEY: Il est intéressant de remarquer qu'en 1960 le revenu total des lignes aériennes principales des États-Unis, qui représentaient 70 p. 100 de l'industrie américaine du transport aérien, s'est élevé à 1,942 millions de dollars; déduction faites des intérêts sur les dettes à long terme et des impôts sur le revenu, leur bénéfice net s'est chiffé à $1,188,000. En 1959, les mêmes entreprises ont eu un revenu d'exploitation de 1,800 millions de dollars et un bénéfice de 62 millions.

M. CHEVRIER: A ce propos, l'État ne subventionne-t-il pas, sous diverses formes, les lignes aériennes principales des États-Unis?

M. HARVEY: Non, monsieur. Les subventions aux lignes aériennes principales ont cessé il y a plusieurs années.

M. BROOME: Croyez-vous qu'en ce qui concerne le revenu du marché mondial le marché intérieur canadien vient en deuxième ou en troisième rang?

M. WOOD: Il est difficile de répondre. Il n'existe qu'un seul pays dont la taille se rapproche de la nôtre sans être cependant aussi vaste: il s'agit de l'Australie. Par habitant, le transport des passagers y est peut-être plus considérable qu'au Canada. Je crois que le Canada vient au troisième rang. Les États-Unis viendraient en tête.

M. BROOME: Et qui vient en second?

M. WOOD: L'Australie.

M. BROOME: Je parle du revenu total.

M. WOOD: On ne peut parler à coup sûr du revenu, si on ne l'évalue pas en fonction de la population et par habitant.

M. BROOME: Non, je parle du montant total dépensé en voyages aériens. Les États-Unis arriveraient en premier et je vous demande si le Canada vient en second.

M. WOOD: A vrai dire, je n'en sais rien; mais je pense que la France vient avant nous.

M. BROOME: Pour le trafic intérieur?

M. WOOD: Oui.

M. BROOME: Peut-on se procurer des chiffres soit auprès de l'IATA, soit par un autre moyen?

M. WOOD: Je l'ignore. L'IATA pourrait peut-être les fournir.

M. BROOME: La plupart des pays européens sont si petits qu'ils dépendent du transport de l'étranger.

M. WOOD: Oui, exception faite de la France et d'un ou deux autres pays qui possèdent des colonies qu'ils desservent et considèrent comme service intérieur. Dans le cas de la France, le volume de trafic est énorme entre la métropole et l'Afrique du Nord, l'Afrique Occidentale française, l'Afrique Équatoriale française, Madagascar et certains pays du Moyen-Orient.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Savez-vous s'il existe un autre pays qui occupe votre situation privilégiée dans l'exploitation d'un marché tellement lucratif?

M. WOOD: Presque tous les pays ont une entreprise aérienne nationale, à part les États-Unis et l'Australie.

M. MITCHELL: Je reviens aux chiffres totaux que vous nous avez donnés en ce qui concerne les lignes aériennes principales des États-Unis. Avez-vous un état nominatif ou non des compagnies américaines, ou un pourcentage de celles qui n'ont pas réalisé de bénéfice?

M. HARVEY: Non, monsieur. Les chiffres que j'ai cités proviennent d'un communiqué de presse de l'*Air Transport Association of America* du 11 avril 1961.

M. FISHER: Avez-vous des chiffres concernant les six compagnies plus importantes qu'Air-Canada qui sont dans une situation identique et indiquant comment elles s'en sont tirées l'année dernière?

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous répéter la question?

M. FISHER: Je voudrais savoir combien de compagnies ont eu un déficit et combien ont eu un excédent.

M. HARVEY: Vous parlez du revenu net d'exploitation. En ce qui concerne Air-Canada, le chiffre de $1,052,000 se trouve à la page 18 de notre rapport annuel. Il vient immédiatement après la rubrique «Provision pour amortissement». Avez-vous trouvé ce chiffre?

M. FISHER: Oui.

M. HARVEY: Je le comparerai au résultat d'exploitation de quelques-unes des compagnies aériennes principales. Avant de vous donner ces chiffres, je vous rappelle que le chiffre de $1,188,000 de bénéfice net concernait ces entreprises. Les chiffres que je vous citerai à présent ne comprennent pas,—pas plus que ceux d'Air-Canada,—l'intérêt ni l'impôt sur le revenu. La compagnie *Eastern Air Lines* a eu une perte d'exploitation de $5,354,000, la *Capital Air Lines* une perte de $6,342,000, la *Delta* un bénéfice de $8,264,000 et la *Braniff* un bénéfice de $2,607,000.

M. BROOME: Ces compagnies sont-elles les six plus grosses et la vôtre est-elle la septième?

M. HARVEY: Non, excusez-moi, monsieur; si M. Fisher voulait savoir,—ce que je ne crois pas,—si le revenu d'Air-Canada occupe la septième place, je dois dire que je n'ai pas le renseignement.

M. FISHER: Je remarque que la perte de la *Canadian Pacific Air Lines* se mont à 4.7 millions de dollars en 1960. Surveillez-vous de très près cette compagnie en tant que concurrente? Je parle du point de vue financier.

M. HARVEY: Si vous me demandez si nous surveillons ses résultats financiers mensuels par services, c'est impossible car nous ignorons quels sont ses résultats et j'aime à croire qu'elle ne connaît pas davantage les nôtres.

M. FISHER: Vous n'avez aucune idée de son pourcentage de perte relativement à son trafic international?

M. HARVEY: Je n'ai aucune idée de ses pertes ou profits sur aucune de ses routes.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous devrions revenir à notre rapport.

M. FISHER: Le point vital de cette discussion semble se centrer sur la situation financière d'Air-Canada vis-à-vis de la concurrence que lui oppose la C.P.A. et c'est pourquoi je pose ces questions. Vous déclarerez probablement la question suivante hors du sujet. Je voudrais savoir quel effet aurait sur votre revenu prévu l'augmentation du nombre des vols transcontinentaux de le C.P.A.

M. HARVEY: Nous serions coulés.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourriez-vous vous expliquer?

M. HARVEY: Nous sommes déjà en déficit en 1960. Ainsi que notre rapport mensuel le laisse entendre, si nous étions seuls,—si le *statu quo* demeurait,—Air-Canada s'en sortirait. Je croyais que le président aurait déclaré plus ou moins hors du cadre de la discussion ce genre de question; mais, pour répondre à M. Fisher, si le chemin est ouvert à une concurrence plus forte, nous nous trouverons devant des embarras financiers graves...pour m'exprimer plus élégamment.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je ferai remarquer que nous nous sommes tenus éloignés de ce sujet; mais le témoin a dit, en répondant à une question, que la compagnie serait coulée. Il me semble que, dans les circonstances présentes, cette situation appelle quelque examen.

M. BROOME: C'est également mon avis.

M. CHEVRIER: Des trois domaines, international, intérieur ou transfrontalier, quel est celui qui, selon vous, pourrait prendre de l'expansion et être lucrative, s'il s'en trouve?

M. WOOD: Vous parlez de l'expansion de la compagnie, je crois. Nous espérons grandir et prendre de l'expansion dans ces trois domaines. Ceci dépend simplement de la croissance de la population, de ses possibilités et de son inclination vers le transport aérien. Nous espérons nous développer dans les trois domaines et nous nous y attendons.

M. CHEVRIER: Je crois que votre exploitation internationale a été lucrative jusqu'en 1961; une partie n'a pas été très rémunératrice parce que je suppose que le vol à destination de Valleyfield ne rapporte pas beaucoup, au contraire du vol à destination de Dusseldorf. Voyez-vous des prolongations de vos services actuels que vous aimeriez avoir et qui amélioreraient votre situation financière?

M. WOOD: Nous n'avons actuellement aucun projet d'expansion pour l'année 1961. Ce dont je parlais est l'accroissement du volume sur les routes que nous exploitons actuellement sur le plan national, international ou transfrontalier,—ce dernier fait partie de nos services nord-américains,—sur les routes actuelles. C'est à quoi je pensais que votre question se rapportait. C'est sur ce plan que nous espérons nous développer dans les trois domaines.

M. CHEVRIER: En ce qui concerne les routes transfrontalières, n'existe-t-il pas des zones dont l'exploitation se révélerait très profitable pour les compagnies aériennes?

M. WOOD: Si de telles routes peuvent être ouvertes dans l'avenir, cette exploitation sera soumise à la conclusion d'un accord entre les gouvernements

du Canada et des États-Unis. Une compagnie aérienne ne pourra pas les exploiter avant que les gouvernements intéressés,—Canada et États-Unis,—aient négocié de nouveaux accords bilatéraux.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je reprendre la réflexion du témoin qui disait qu'Air-Canada serait coulée si la C.P.A. faisait de la concurrence. Vous avez précédemment dit que vous ne prévoyiez même pas d'amortissements importants à cause de la mise en service de la nouvelle flotte d'avions à réaction à rendement élevé mais néanmoins très coûteux; vous avez dit que vous ne vous trouveriez pas de nouveau dans une telle situation financière. Vous avez signalé que l'objectif que vous aimeriez atteindre était un coefficient d'utilisation de 65 p. 100 dans le cas des passagers, chiffre que vous avez obtenu et même dépassé. Vous avez de même dit que vous vous attendiez à une expansion relativement importante du volume de trafic aérien. Puis vous dites que si une concurrence quelconque se faisait jour, elle vous coulerait. Ces déclarations m'ont l'air contradictoires.

M. FISHER: Il n'a pas dit une «concurrence quelconque». Ma question avait trait à la C.P.A. et à ce qui se passerait si cette compagnie augmentait le nombre de ses vols transcontinentaux.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Même sous cette forme, j'estime que les réponses sont contradictoires.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je pense que cette affaire n'est pas encore jugée. Cette digression a été fort intéressante; cependant, nous sommes ici pour étudier le rapport annuel d'Air-Canada et son budget. Vous n'avez pas parlé d'une foule de chiffres qui sont pertinents et vous avez parlé d'une foule de chiffres qui ne le sont pas.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je suis d'accord avec vous.

M. CHEVRIER: Pour changer de sujet, monsieur le président, j'ai une ou deux questions à poser à propos du remplacement des avions à moteurs à pistons par des avions à turbopropulseurs, ainsi que du congédiement de pilotes.

Combien de pilotes ce remplacement a-t-il privés de situation et quelles mesures a-t-on prises pour les replacer ailleurs?

M. SEAGRIM: Monsieur Chevrier, nous avons 104 pilotes sur la liste des mises en disponibilité; 59 d'entre eux sont mis en disponibilité et 45 le seront au 31 août; 54 de ces pilotes ont retrouvé des emplois et les perspectives pour les 50 autres sont très encourageantes, selon nous, et nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour les aider.

M. CHEVRIER: Où ces 54 pilotes ont-ils trouvé des situations?

M. SEAGRIM: Bon nombre d'entre eux sont entrés au service de la B.E.A. ou de la Aer Lingus, compagnie aérienne irlandaise. Beaucoup également ont trouvé à s'employer auprès de compagnies plus petites, à travers le Canada, et deux pilotes sont allés au ministère des Transports.

M. CHEVRIER: Les 104 pilotes sont-ils tous en ce moment sans emploi?

M. SEAGRIM: Non. En fait, 54 sur les 104 sont déjà replacés.

M. CHEVRIER: Mais les autres font toujours partie d'Air-Canada?

M. SEAGRIM: C'est exact. Quarante-cinq sont encore à mettre en disponibilité et ils sont à la recherche d'une situation. Il est évident que nous les aidons dans toute la mesure du possible.

M. CHEVRIER: Adressez-vous des instances à la Aer Lingus et à la B.E.A.?

M. SEAGRIM: Oui, nous sommes entrés en communication avec elles, nous avons pris les dispositions nécessaires pour que leurs entrevues aient lieu ici. Tout est prêt à cet égard.

M. CHEVRIER: Les conditions de travail sont-elles les mêmes qu'à Air-Canada?

M. SEAGRIM: Elles sont identiques. Ce sont deux compagnies importantes et dans certains cas les appareils qu'elles utilisent sont similaires aux nôtres.

M. CHEVRIER: Pensez-vous que les pilotes restants trouveront à s'employer auprès des compagnies européennes ou canadiennes avant de quitter Air-Canada?

M. SEAGRIM: Je le pense. Nous sommes très optimistes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je répéter la question que je vous ai posée ce matin à propos des Vanguards, monsieur Seagrim?

Je suis persuadé que tous ceux d'entre nous qui ont emprunté des lignes aériennes autres que la vôtre reconnaîtront comme moi que votre matériel est excellent; cependant, bien que vous ayez eu des difficultés avec vos Vanguards, vous avez déclaré au Comité que cela était normal. A la réflexion, pourriez-vous nous dire si votre réponse reflétait votre pensée. J'espère que vous pourrez nous donner l'assurance que tous les ennuis mécaniques que vous avez éprouvés avec ces avions n'ont pas été dus à une mise en service prématurée de ces appareils et que, vu ce qui s'était passé avec les Viscounts, il fallait s'y attendre. Si tel est le cas, la situation est parfaitement claire; je crois cependant que l'on peut dire que les ennuis mécaniques que vous avez éprouvés et que vous éprouvez encore sont singulièrement nombreux...à moins que ce ne soit normal?

M. SEAGRIM: Si j'ai employé le mot «normal», j'ai eu tort. Sur le plan mécanique, le Vanquard nous a donné du fil à retordre. Ainsi que vous le savez, nous avons été, sans le vouloir, les premiers à utiliser ce type d'avion. Lorsque nous avons commandé les appareils, nous pensions que la B.E.A. les aurait déjà mis en service depuis cinq ou six mois et que nous aurions pu ainsi connaître quelques-uns des problèmes qu'ils présentaient, ce qui aurait rendu notre début d'exploitation relativement aisé. La livraison des avions tant à la B.E.A. que chez nous a été retardées, principalement à cause des difficultés rencontrées avec les moteurs pendant la fabrication, et, finalement, la B.E.A. et Air-Canada ont été les premières à mettre ces appareils en service. Sur le plan des ennuis mécaniques, qu'on appelle généralement dans l'industrie des ratés ou des crises de croissance, le début de leur utilisation n'a pas été aussi satisfaisant que pour d'autres types d'avions. Les moteurs nous ont posé un certain nombre de problèmes à la résolution desquels le fabricant s'est fermement attelé et qui se surmontent les uns après les autres. Cependant, nous éprouvons encore quelques difficultés avec les moteurs.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je suis certain que vous pouvez nous assurer que la sécurité n'est pas menacée, que vous croyez encore que cet avion est fondamentalement excellent et que ces problèmes ont été résolus en majeure partie.

M. SEAGRIM: Oui. Nous avons foi en cet avion. Nos pilotes se plaisent à ses commandes. C'est un bon avion à la plupart des points de vue. Nous n'avons aucun problème en ce qui concerne la sécurité de manœuvre. Les difficultés que nous éprouvons sont d'ordre mécanique; ces ennuis se révèlent sur le terrain et leur rectification provoque des retards, il y a aussi les problèmes dont on s'aperçoit en vol, à savoir le bruit et la vibration, problèmes sur lesquels les fabricants de l'avion et du moteur se sont penchés. Il s'agit en majeure partie de la synchronisation et de la mise en phase des hélices que l'on est assez bien arrivé à obtenir. Je pense que nous aurons dans peu de mois, un avion dont nous pourrons être fiers à tous les égards.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je vous remercie de cette réponse et je voudrais vous poser la question suivante: avez-vous jamais envisagé la possibilité, comme vous l'avez fait avec les Viscounts, de construire cet appareil au Canada?

M. SEAGRIM: Non, je ne pense pas que l'on ait envisagé cette possibilité sérieusement, car nous ne nous sommes jamais préoccupés de la fabrication des avions. La plupart des fabricants estiment qu'ils doivent construire plus de 100 avions avant de pouvoir joindre les deux bouts et justifier les frais d'outillage et de gabariage. Les avions étant fabriqués en Angleterre, je suis persuadé qu'il ne serait pas économiquement souhaitable de diviser la commande ou d'en ramener une partie au Canada pour y construire les 20 ou 30 appareils dont Air-Canada a besoin. S'il s'agissait de 130, ce serait avantageux.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Cette réponse me semble logique, mais j'avais l'impression qu'Air-Canada a consulté, en fait, un constructeur canadien en vue de construire, en vertu d'une licence, le premier Viscount, ce qui, pour quelque raison, n'a pas eu lieu.

M. SEAGRIM: Parlons-nous toujours du Vanguard?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je parle du Viscount.

M. SEAGRIM: Pas que je sache.

M. BROOME: Avez-vous des projets en vue de la construction d'un avion à réaction à rayon d'action moyen?

M. SEAGRIM: Oui. Les avions à réaction moyens sont à l'étude pour la période de 1964-1965, mais nous n'avons aucun projet particulier en ce qui concerne un type d'avion.

M. BROOME: Ils seront construits en assez grand nombre et je suppose que cela vous permettra, à cette époque, d'engager des pourparlers avec des constructeurs canadiens.

M. SEAGRIM: Je ne le pense pas. Un avion à réaction moyen que nous commanderions en vue de répondre à ce que nous espérons être l'expansion normale de la compagnie pendant cette période serait commandé, je suppose, au rythme de 5, 6 ou 7 par an et pendant de nombreuses années; à moins qu'il n'existe à côté d'Air-Canada un très important débouché en perspective, je ne pense pas qu'il serait pratique de construire ces appareils au Canada.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Bien que votre réponse semble à nouveau parfaitement logique, est-ce qu'il ne paraît pas utile de discuter cette éventualité avec les fabricants canadiens?

M. SEAGRIM: A mon avis, cela dépendra en grande partie de la décision qui sera prise à propos de ces avions et de leur nombre.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Howe?

M. HOWE: On a beaucoup parlé de la désuétude de ces avions et des affaires d'Air-Canada. Certains de ces avions—le North Star ou le Super Constellation—sont-ils affectés ou adaptés au seul transport des marchandises?

M. SEAGRIM: Si, monsieur. Quelques-uns de nos North Stars ont été convertis en avions de transport. Nous les avons utilisés pendant un certain nombre d'années. Sur le plan du tonnage, ils sont maintenant remplacés par le Vanguard dont la capacité est équivalente à celle des avions de transport North Stars; ceux-ci sont à peu près tous mis au rebut ou en bonne voie de disparition.

M. MITCHELL: Monsieur le président, je veux poser ma question annuelle, comme d'habitude. La compagnie a-t-elle un peu plus examiné la question de l'utilisation de l'aéroport de Sudbury pour les vols est ou ouest? Chaque année, M. McGregor dit que la compagnie observe le trafic d'entrée et de sortie à cet aéroport. Cependant, il est plutôt difficile, dirons-nous, pour quiconque se trouve dans l'Ontario septentrional, de s'en aller soit à l'est soit à l'ouest; il faut aller à Toronto.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est une bonne chose.

M. MITCHELL: Je me demandais également si le nouvel aéroport en construction à Sault-Sainte-Marie, du côté canadien, ajouterait un poids quelconque à notre réclamation d'un service continue transversal au lieu de nous obliger à aller d'abord au sud pour gagner l'est ou l'ouest.

M. SEAGRIM: Je répondrai à votre seconde question d'abord. Je ne pense pas que l'aménagement d'un aéroport à Sault-Sainte-Marie, du côté canadien, apporte une différence essentielle à l'agencement de nos routes.

M. Wood répondra à votre première question.

M. WOOD: Monsieur Mitchell, j'ai grand peur que la réponse soit encore la même. Évidemment, la situation évolue au fur et à mesure que le temps passe et lorsque nous exploitions ce service auparavant, ainsi que vous vous le rappelez—je crois qu'il était via Montréal-Ottawa-North-Bay-Sudbury...

M. MITCHELL: Il ne l'a jamais été en ce qui concerne Sudbury. C'est parfait; je poserai ma question de nouveau l'année prochaine.

M. WOOD: Vous ne devez pas perdre de vue que les avions sont plus gros maintenant et exigent un trafic plus important.

M. MITCHELL: Ce doit être la troisième ou quatrième année que je repète ma question.

M. BROOME: En 1959 j'avais posé à M. McGregor certaines questions relatives au droit de regard de la Commission du transport aérien sur Air-Canada. J'avais demandé si, vis-à-vis de la Commission, Air-Canada était placée sur le même plan que n'importe quel autre transporteur au Canada et il avait répondu: «Oui, exactement la même en ce qui concerne les transporteurs de la catégorie, à laquelle nous appartenons et à laquelle appartiennent les autres compagnies qui exploitent des lignes régulières. Il existe plusieurs catégories de transporteurs.»

Monsieur le président, il me semble que je n'ai pas bien posé ma question. J'avais cru comprendre qu'Air-Canada devait obtenir l'approbation de la Commission des transports aériens, mais que la compagnie n'était pas soumise à la surveillance de la Commission en ce qui concerne la fréquence des vols ou les modifications de routes, que tous les points desservis par Air-Canada faisaient l'objet d'une seule licence et qu'elle pouvait combiner les vols dans n'importe quelle direction, alors que les autres transporteurs reçoivent une licence distincte pour chaque route et ne peuvent combiner leurs parcours. Je suppose qu'il y a eu une modification qui oblige maintenant Air-Canada à déposer une demande auprès de la Commission des transports aériens, lorsqu'elle veut apporter un changement à ses routes. Est-ce cela?

M. SEAGRIM: C'est ce que je comprends.

M. BROOME: En d'autres termes, la situation qui s'est produite il y a quelques mois ne pourrait pas se reproduire, je parle de la publicité que vous avez faite pour votre vol de Vancouver à Londres par la route du pôle nord? Vous avez fait de la publicité parce que vous n'étiez pas obligés d'obtenir l'autorisation de la Commission des transports aériens du fait que Londres, Prestwick et Shannon étaient toutes trois visées par la même licence?

M. WOOD: Il y a un certain malentendu ici à propos de cette route dite polaire. Je ne pense pas que nous ayons jamais fait de la publicité à propos d'un tel vol. Cette route est internationale et a fait l'objet d'accords bilatéraux entre les deux gouvernements intéressés; la délivrance de la licence de route internationale est délivrée au gré du ministre des Transports.

M. BROOME: Mais vous avez fait de la publicité à propos de ce service.

M. WOOD: Il s'est produit à l'époque, en ce qui concerne la route que vous mentionnez, un malentendu au sujet de l'accord bilatéral entre le Canada et le Royaume-Uni.

M. BROOME: Mais vous avez fait de la publicité, même si vous n'étiez pas autorisés à effectuer ce vol.

M. WOOD: C'est exact et nous l'avons annulé.

M. BROOME: Je me suis demandé comment vous pouviez commettre une telle erreur.

M. WOOD: Je ne puis que vous reporter aux accords bilatéraux et à l'interprétation individuelle de chacun d'eux qui est quelquefois extrêmement difficile.

M. CHEVRIER: Selon les accords bilatéraux, vous n'aviez pas le droit d'utiliser la route polaire?

M. WOOD: En effet.

M. MCPHILLIPS: Je remarque dans l'état du revenu, à la page 18, une importance somme d'argent, presque 5 millions de dollars, inscrite au titre du revenu net d'autres sources. En quoi cela consiste-t-il?

M. HARVEY: Vous parlez de la somme de $4,437,000?

M. MCPHILLIPS: Oui.

M. HARVEY: Elle est constituée d'un certain nombre de postes, principalement l'intérêt sur les paiements provisoires des avions versés aux sociétés Douglas et Vickers. Il y a un certain montant d'intérêt capitalisé. En fait, une grosse partie de cette somme, approximativement la moitié, est constituée de l'intérêt capitalisé. Ce sont des sommes que nous avançons aux fabricants en vue des paiements provisoires. Nous devons payer de l'intérêt sur ces paiements et nous capitalisons ce montant d'intérêt jusqu'à la livraison de l'aéronef, ce qui est une pratique assez courante dans l'industrie.

Il y a environ $110,000 d'escomptes au comptant, c'est-à-dire lorsque nous profitons des escomptes accordés par les fournisseurs. Il y a un certain montant de revenu de placement, de bénéfice provenant du change étranger et quelques postes divers peu importants. La situation, en ce qui concerne notre compte en banque...

M. MCPHILLIPS: Lorsque vous dites que vous payez de l'intérêt sur les paiements provisoires, je suppose que vous avez emprunté l'argent à la banque?

M. HARVEY: Non, nous empruntons l'argent au National-Canadien et payons, par ailleurs, l'intérêt au taux courant. Puis nous capitalisons cette partie en ce qui concerne les paiements provisoires. Disons qu'un avion coûte 5 millions de dollars et que nous avons effectué des paiements provisoires à concurrence de 2 millions et demi de dollars; que sur ces 2 millions et demi nous devons payer un intérêt pendant un certain temps. Plutôt que de nous grever de cet intérêt, nous le capitalisons. C'est une pratique commune dans toute l'industrie.

M. MCPHILLIPS: Je comprends, mais comment se fait-il qu'il apparaît comme revenu?

M. HARVEY: Nous le considérons comme un revenu ne découlant pas de l'exploitation plutôt que de l'absorber comme des frais se rattachant à un élément d'actif qui n'est pas encore en service. Nous le considérons comme une partie du coût d'acquisition de l'élément d'actif et amortissons le montant au moyen d'une réserve pour dépréciation future.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Sans aucun doute, vous êtes très fiers des résultats obtenus du point de vue de la sécurité et, à ce propos, j'ai une question à poser qui comprend deux parties. Tout d'abord, pouvez-vous me dire si vous entreprenez de nouvelles recherches, vu l'encombrement de plus en plus grand du ciel ou utilisez-vous réellement le matériel et les recherches onéreuses faites aux États-Unis? Deuxièmement, avez-vous présenté des observations ou pensez-vous qu'il soit nécessaire d'en adresser au ministère des Transports ou, pour cete question, aux autorités civiles dans l'espoir de fournir d'autres terrains d'aterrissage à la navigation aérienne civile? C'est une chose qui a été

proposée dans beaucoup de milieux. Aujourd'hui nos aéroports sont bondés et je serais heureux d'avoir sur cette question un commentaire général de votre part.

M. SEAGRIM: En ce qui concerne les recherches, avec les installations modernes, particulièrement les dispositifs d'atterrissage et ce genre d'équipement qui revient tellement cher, nous avons adopté pour ligne de conduite—tout comme d'autres transporteurs aériens—d'accepter les recherches entreprises par les divers gouvernements et particulièrement les services militaires qui effectuent des recherches et mettent au point de nouveaux dispositifs.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Aucun nouveau dispositif ne sera introduit cette année?

M. SEAGRIM: Rien de nouveau ni de spectaculaire. Les anciens dispositifs sont en cours d'amélioration. Par exemple, en ce qui concerne le dispositif lumineux d'approche des pistes, chaque année voit une nouvelle amélioration et les compagnies aériennes, par l'intermédiaire d'organismes comme l'Association du transport aérien contribuent à réaliser de telles améliorations, en collaboration avec les gouvernements du Canada et des États-Unis.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Et à propos de la seconde partie de la question?

M. SEAGRIM: Depuis des années nous avons, à Air-Canada, réclamé des aéroports auxiliaires dans les zones congestionnées telles que Montréal, Vancouver, Toronto, pour l'utilisation des écoles de pilotage, etc. Nous n'avons jamais estimé que cette question avait reçu l'attention qu'elle mérite, mais je crois que le ministère des Transports a envisagé sérieusement le problème. Je sais qu'il se rend compte des difficultés, particulièrement lorsqu'il se trouve placé devant les règlements de la Commission des transports aériens et je crois que, dans la plupart des cas, des projets sont sur pied qui ont pour objet ultime de fournir des aéroports auxiliaires.

M. CHEVRIER: A propos de la première question, je voudrais savoir quel est l'avantage—s'il y en a—de l'approche contrôlée du sol sur le système d'atterrissage aux instruments?

M. SEAGRIM: Ce sont deux systèmes très différents et ils tendent à se compléter l'un l'autre. L'approche contrôlée du sol (G.C.A.) était à l'origine une aide militaire, et le système d'atterrissage aux instruments (I.L.S.) a tout d'abord été une aide d'atterrissage de l'aviation civile. Les deux systèmes sont excellents. Le premier réclame un contrôleur au sol qui donne des instructions au pilote. L'autre système confie au pilote la responsabilité de suivre un faisceau jusqu'à l'extrémité de la piste. Nous estimons que pour l'exploitation civile le G.C.A. ou un type de radar quelconque est un excellent dispositif de contrôle pour l'I.L.S.; si nous pouvions avoir les deux ou une variante de ces systèmes aux aéroports à trafic intense, la chose serait excellente.

M. CHEVRIER: Utilisons-nous beaucoup le G.C.A. comparé à l'I.L.S.?

M. SEAGRIM: Non, mais nous avons un radar à tous les aéroports principaux qui a pour objet de maintenir éloignés les autres aéronefs pendant l'approche ou l'envol d'un avion. C'est sans conteste, une aide de sécurité très importante et d'une grande valeur.

M. CHEVRIER: Et à propos du Royaume-Uni, est-ce l'autre moyen qui est employé là?

M. SEAGRIM: Je crois qu'au Royaume-Uni la situation tend à être inverse. L'aide principale serait le G.C.A. plutôt que l'I.L.S., exception faite des aéroports internationaux.

M. BROOME: Dans le rapport financier de 1959, sous la rubrique «nolisements», on inscrivait $876,000 et ce chiffre est descendu à $506,000 en 1960. Je me rappelle que la dernière fois que je suis allé à Toronto via Montréal, on semblait vider l'aéroport dans un gros Constellation de la Lufthansa qui

accomplissait un vol d'affrètement. Je me demande pourquoi les vols d'affrètement ont diminué et pourquoi vous n'avez pas utilisé quelques-uns de ces avions en surnombre pour accroître le trafic au moyen des vols d'affrètement.

M. WOOD: J'essaierai de répondre à cette question. Il existe un certain nombre d'avions affrétés qui sont en permanence disponibles pour l'industrie tant au Canada qu'aux États-Unis et, en particulier, les avions affrétés pour la route de l'Atlantique qui est, je présume, celle dont vous parlez. Dans beaucoup de cas c'est une question de prix et dans d'autres c'est une question de disponibilité des appareils nécessaires aux besoins de l'affréteur particulier.

En réponse à votre question concernant la différence de revenus, notre flotte a été raisonnablement bien occupée pendant cette période donnée ou à l'époque à laquelle les avions affrétés étaient eux-mêmes réclamés. Incidemment, ils ont semblé arriver au point culminant à une certaine époque de l'année pendant laquelle nous avons estimé qu'il ne serait pas économiquement sain d'entrer en concurrence avec certains vols d'affrètement ou avons été incapables de fournir l'avion au moment donné. Le bénéfice qu'apporte ce trafic n'est pas très important.

M. BROOME: Il me semble que c'est le seul chiffre qui n'ait pas réellement progressé. Tous les autres revenus d'exploitation sont en hausse, exception faite des nolisements et, avec votre flotte de 12 Constellations, j'aurais imaginé que les vols d'affrètement étaient un excellent moyen de les utiliser.

M. WOOD: Au cours de cette période particulière, les Super Constellations étaient engagés à fond dans les services réguliers.

M. BROOME: En ce qui concerne les ventes et la publicité, je remarque qu'on y affecte plus de fonds. Ces dépenses sont passées de 18.9 millions de dollars à 21.8 millions l'année écoulée. Ce chiffre comprend certainement autre chose que les ventes et la publicité?

M. WOOD: Je n'ai pas la ventilation de ce chiffre, mais dans toute entreprise on doit s'attendre d'augmenter son effort de vente si l'on veut augmenter son chiffre d'affaires. Ce montant comprend $600,000 de commissions supplémentaires qui ont été versées à des vendeurs qui ont accru les ventes. Les frais de notre publicité ont augmenté de $700,000 et, encore une fois, la meilleure norme qu'on puisse trouver en ce qui concerne la publicité est un chiffre qui varie entre 2.7 et 3 p. 100 des revenus prévus. Notre volume s'est accru et je crois que la dépense publicitaire s'est établie à 2.8 p. 100 des revenus, si mes souvenirs sont exacts. Je vérifierais cela si c'est nécessaire.

M. BROOME: C'est suffisant.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cela comprend-il la location des bureaux de vente de billets?

M. WOOD: Oui, et nous avons ouvert plusieurs bureaux au cours de l'année.

M. BBOOME: Il semble y avoir une grosse augmentation, presque 3 millions de dollars et, même après le prélèvement des commissions supplémentaires et des frais de publicité, il reste encore 1 million et demi de dollars.

M. WOOD: C'est tout à fait exact, monsieur Broome. C'est une somme importante; mais, si vous analysez les divers postes qui la constituent, vous verrez ce qu'il en est. Les loyers se sont accrus de $100,000 dollars et les salaires d'environ 1 million de dollars.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cela comprend-il les commis qui me vendent mon billet, quand j'arrive à l'aéroport? Ce personnel est-il compris dans ces 21 millions de dollars?

M. WOOD: C'est exact et, quand on envisage l'ensemble de l'entreprise, on s'aperçoit qu'il était nécessaire d'accroître notre personnel afin de répondre à l'augmentation du volume de travail.

M. BROOME: Vos revenus d'exploitation se sont accrus de 11 p. 100 par rapport à l'année dernière?

M. WOOD: Oui.

M. BROOME: La plupart des compagnies jugeraient excellente cette augmentation annuelle.

Le PRÉSIDENT: Y-a-t-il d'autres questions relatives aux finances? Vous semblez avoir abandonné ce domaine.

M. BROOME: Nous ne l'avons jamais quitté.

Le PRÉSIDENT: Si, vous avez parlé des services internationaux.

M. BROOME: Pouvez-vous nous indiquer les rubriques que vous allez aborder?

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez m'indiquer celles sur lesquelles vous allez poser des questions.

M. BROOME: Allez-vous les aborder suivant les titres du rapport?

Le PRÉSIDENT: Nous sommes plus ou moins tombés d'accord là-dessus. Vous avez eu beaucoup de latitude et c'est surtout de ma faute.

M. MCPHILLIPS: Le prochain poste concerne l'accroissement du service et du trafic et nous en avons parlé.

Le PRÉSIDENT: Vous avez également parlé du matériel et des installations.

M. CHEVRIER: Je pense que nous avons assez bien couvert le domaine.

M. BROOME: Le conseil d'administration a-t-il approuvé l'affectation de ce surplus à cet amortissement consolidé ou était-ce une décision de la direction?

M. HARVEY: Elle a fait l'objet d'un examen approfondi, non seulement de la part du conseil d'administration, mais aussi de la part de deux ministères, celui des Transports et celui des Finances.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Étant donné que nous revenons aux finances et à la dépréciation, pourriez-vous me dire s'il y a un temps donné pour amortir un avion à réaction?

M. SEAGRIM: Cela varie. En ce qui concerne les DC-8, ils sont généralement amortis en dix ans.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai lu dans les journaux que lorsque vous dépréciez ces avions, si vous en achetez un le 30 décembre, vous le dépréciez sur toute l'année. Est-ce vrai?

M. HARVEY: Non, monsieur.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La déclaration a été faite plus d'une fois.

M. HARVEY: Elle peut avoir été faite, mais elle ne s'applique pas aux compagnies aériennes, surtout Air-Canada. La dépréciation commence quand le service qu'assure l'avion apporte des revenus.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions maintenant avant que nous laissions ce sujet?

Accroissement du trafic et du service. Y-a-t-il autre chose sur ce sujet?

M. BROOME: Oui. Le rapport de la Commission des transports fait ressortir l'idée fondamentale de la non-concurrence entre les compagnies canadiennes, autant que possible; qu'elles devraient concurrencer entre elles. N'estimeriez-vous pas plus avantageux d'avoir deux transporteurs canadiens sur votre route transatlantique et d'être en concurrence avec une autre compagnie canadienne plutôt qu'avec des compagnies étrangères? Ne serait-ce pas dans l'intérêt bien compris du pays?

M. SEAGRIM: Il ne me semble pas que cette question puisse être discutée ici, monsieur le président.

M. BROOME: Si vous devez avoir de la concurrence, n'est-il pas préférable qu'elle se fasse entre deux compagnies canadiennes? Si vous devez partager les affaires avec la B.O.A.C., ne serait-il pas mieux de les partager avec les avions à hélices de la B.O.A.C. puisque vous avez cessé de vous servir de tels appareils? Vous n'êtes pas en rivalité ici.

Le PRÉSIDENT: Je crois que l'accord est maintenant conclu.

M. BROOME: Cette déclaration n'est pas la même que celle dans laquelle on a dit que «nous serions coulés». Je veux également que celle-ci figure au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Vous revenez au domaine de la concurrence, évidemment.

M. BROOME: Eh bien, à propos de la même question de collaboration entre les transporteurs canadiens, tous les accords conclus par Air-Canada pour favoriser le trafic des lignes aériennes du Japon à Vancouver et plus loin couperont l'herbe sous le pied de votre entreprise canadienne, n'est-ce-pas? Tous les efforts d'Air-Canada seront des efforts dirigés pour aider le transporteur étranger et nuire à un transporteur canadien. Tel sera le résultat.

M. WOOD: C'est une façon d'envisager le problème, du point de vue de la C.P.A. Du point de vue d'Air-Canada, l'accord commercial serait conclu en vue d'accroître les revenus des Lignes aériennes Trans-Canada, notre entreprise nationale. Nous n'avons aucun accord avec les Lignes aériennes du Japon.

M. BROOME: N'avez-vous pas cherché à conclure un accord?

M. WOOD: Nous avons discuté un tel accord. En fait, il a été discuté une ou deux fois l'année dernière. La C.P.A. a conclu des accords avec d'autres transporteurs étrangers.

M. BROOME: J'imagine qu'il aurait les mêmes répercussions. Pouvez-vous me citer un seul accord qui ait porté préjudice à Air-Canada?

M. WOOD: Non, monsieur Broome, je ne puis vous répondre de façon définitive. Je crois qu'il existe de tels accords, mais je n'en suis pas certain.

Le PRÉSIDENT: Y-a-t-il autre chose sur la question de l'accroissement du trafic et de l'expansion du service?

Avez-vous des questions sur le matériel et les installations?

Monsieur Broome, vous avez parlé du conseil d'administration.

M. BROOME: Je propose qu'il soit aboli.

Le PRÉSIDENT: Rien à propos du personnel?

M. FISHER: L'accroissement de 8 p. 100 m'intrigue. Il me semble assez élevé. J'aimerais en avoir l'explication. J'aime voir des emplois créés; mais, étant donné que vous êtes en train de mettre en service un nouveau système de réservation, je me demande si cette initiative stabilisera le nombre du personnel en 1961 ou s'il diminuera?

M. SEAGRIM: Je pense qu'il devrait diminuer en 1961. J'estime qu'étant donné toutes les nouveautés devant lesquelles nous nous sommes trouvés en 1961 il était inévitable que nous courions à une situation plutôt critique du point de vue du personnel, bien que nous nous soyons efforcés d'en rester maîtres. Par exemple, nous avons en fait, pendant une bonne partie de l'année, exploité deux installations d'entretien et de remise en état du matériel à Montréal—la nouvelle et l'ancienne—et nous avons eu besoin d'un personnel accru pour en venir à bout. J'espère que la situation s'améliorera l'année prochaine.

M. FISHER: Quel est le pourcentage de vos employés qui est visé par des contrats passés avec les syndicats ouvriers?

M. SEAGRIM: Soixante-dix pour cent.

M. FISHER: Des problèmes particuliers sont-ils survenus dans ce domaine à la suite de votre mise en service d'un type plus gros d'avion?

M. SEAGRIM: Somme toute, nos rapports avec nos groupes syndiqués ont été très amicaux. Quelques-uns de nos contrats ont dû être modifiés dans un sens ou dans l'autre en vue de pourvoir aux avions plus gros et plus rapides et ainsi de suite. Mais cela n'a pas été pour nous un problème important.

M. FISHER: Avez-vous des états comparatifs des traitements et salaires versés par Air-Canada et les autres transporteurs? Pourriez-vous nous dire s'ils sont supérieurs ou inférieurs à la normale?

M. SEAGRIM: Comparés à ceux des principales sociétés de transport aérien des États-Unis ils sont en gros d'environ 85 p. 100 de ceux-ci. Est-ce bien cela, monsieur Harvey?

M. HARVEY: Oui.

M. FISHER: Quels sont-ils comparés à ceux des autres transporteurs aériens du Canada?

M. SEAGRIM: Je ne sais pas au juste, mais je crois qu'il sont à peu près équivalents.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. FISHER: J'en ai une autre. Je voudrais savoir quelle est la situation à Winnipeg, du moins en ce qui concerne le personnel surtout si l'on considère le sentiment qui semble régner là-bas sur le peu de travail aux installations de l'aéroport. Cela a conduit à l'arrêt des travaux de réparation qui sont effectués à cet endroit. A présent la majeure partie du problème concerne la C.P.A., mais la même situation s'est produite à Air-Canada et je voudrais savoir quelle est la situation là-bas.

M. SEAGRIM: En ce qui nous concerne, la situation à Winnipeg est tout simplement la suivante: nous continuons et continuerons à maintenir et réparer nos Viscounts et leurs moteurs à notre base de Winnipeg. L'atelier des moteurs où nos moteurs de DC-3, de North-Star, étaient réparés est également situé à Winnipeg et ce travail a simplement cessé; de la sorte Winnipeg est une base de Viscounts et j'espère qu'elle se maintiendra aussi longtemps que nous aurons en service un nombre important de Viscounts.

M. FISHER: Ainsi, l'emploi ne changera pas et n'influera pas sur le marché?

M. SEAGRIM: Je ne le pense pas.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'ai une question relative au personnel. Vous vous souvenez, monsieur Seagrim, que le Comité a déjà fait des observations plutôt déplaisantes à propos des réservations. A cet égard, M. McGregor a reconnu l'existence du problème des relations avec le public dans ce cas et a formulé des commentaires sur la question. Estimez-vous que l'amélioration technique de votre matériel vous a beaucoup aidés à comprendre les éléments humains en cause qui ont toujours été un problème, mais que vous croyez relativement maîtriser?

M. WOOD: Nous l'espérons, monsieur Smith. Je pense que nous nous sommes quelque peu améliorés au cours de l'année écoulée. D'année en année nous retrouvons les mêmes problèmes: changement de personnel, expansion, formation constante, surveillance et nouvelle formation. Cependant, je crois que nous nous améliorons. Nous prodiguons une meilleure formation et avons une meilleure surveillance, ce qui est une aide précieuse. Mais avec le système de réservation automatique, le système électronique qui doit être mis en œuvre cette année, nous espérons obtenir une amélioration marquée d'une le domaine particulier que vous avez mentionné.

M. MCPHILLIPS: Ma question concerne le personnel. Estimez-vous nécessaire, uniquement parce que vous avez des vols à destination du Royaume-Uni,

d'engager du personnel anglais sur les aéronefs plutôt que des Canadiens? J'ai récemment effectué un voyage et toutes les hôtesses à bord de l'avion d'Air-Canada étaient Anglaises, de même que le maître d'hôtel. Pourquoi n'employez-vous pas des Canadiens?

M. SEAGRIM: C'était une coïncidence. Nous employons autant de Canadiens que possible. Nous avons un problème, celui de trouver du personnel bilingue ou polyglotte pour les services du continent européen et de l'est du Canada. Dans bien des cas nous avons été forcés de recruter du personnel bilingue à l'étranger. Il semble que les gens du continent européen et même les Anglais soient plus capables dans le domaine des langues que nous ne le sommes ici.

M. MCPHILLIPS: Quand vous dites «bilingue», vous parlez seulement de l'anglais et du français?

M. SEAGRIM: Ou polyglotte si possible. Nous avons également des services à destination de la France, de l'Allemagne, de la Belgique et de la Suisse.

M. MCPHILLIPS: Renonceriez-vous à engager une hôtesse de l'air compétente parlant français et anglais, s'il s'en présentait une autre qui parlait allemand?

M. SEAGRIM: Nous sommes trop heureux d'engager des jeunes filles qui satisfont aux normes de compétence et qui parlent anglais et français.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Lorsque vous parlez des «vols vers l'est», vous ne vous arrêtez pas à Montréal et Winnipeg, mais sur toutes vos routes vous avez également un grand nombre d'hôtesses de l'air originaires du continent et pour la même raison.

M. CHEVRIER: Placez-vous certaines de vos hôtesses de l'air bilingues sur vos routes de l'Ouest du Canada?

M. SEAGRIM: Oui. Autant que possible.

Le PRÉSIDENT: Rien d'autre en ce qui concerne le personnel?

Le prochain chapitre concerne les projets.

M. BROOME: A propos des projets, monsieur le président, la compagnie Air-Canada participe-t-elle aux nouveaux services qu'on se propose d'établir à destination des États-Unis? Les États-Unis ont des vols à destination de presque tous les points essentiels du Canada et, cependant, sur la côte ouest nous n'avons aucun service canadien à destination de Los Angeles ou San Francisco. Nous n'avons aucun service international Toronto ou Montréal—San Francisco ou Los Angeles. Nous ne pénétrons pas vraiment dans l'Ouest américain en direction de la Nouvelle-Orléans et nous n'avons vraiment pas beaucoup accès au littoral oriental. Il me semble que c'est une région où nous avons droit à plus de points d'escale, aux États-Unis.

M. SEAGRIM: Vous vous apercevrez sans doute que nous sommes entièrement d'accord avec vous. Encore une fois, c'est une question de négociations bilatérales entre deux gouvernements. Certes, nous aspirons à utiliser quelques-unes des routes dont vous avez parlé. Voudriez-vous traiter le sujet vous-même, monsieur Wood?

M. WOOD: J'ai très peu de choses à ajouter à par que je suis entièrement d'accord avec M. Broome.

M. BROOME: Je suis heureux que nous soyons d'accord sur quelque chose.

M. WOOD: Il est très agréable de le pouvoir.

A la demande de la Commission des transports, les transporteurs canadiens ont présenté des observations afin d'indiquer les points importants pour une compagnie aérienne canadienne. Ceux dont vous avez parlé sont sans

conteste très importants et ce sont des questions sur lesquelles, je l'espère, on parviendra à s'entendre. En fait, tel que je le comprends, des négociations sont en cours à l'heure actuelle et j'espère qu'elles seront fructueuses.

M. BROOME: Des négociations en vue d'une pénétration plus profonde du territoire des États-Unis?

M. WOOD: Exactement.

M. BROOME: J'espère qu'elles aboutiront.

M. PHILLIPS: Je ne sais pas si la question entre dans le cadre de la discussion de ce point, mais combien y a-t-il de sièges vacants au sein du conseil d'administration?

M. BROOME: Êtes-vous à la recherche d'une situation?

M. SEAGRIM: Je ne puis répondre à la question.

Le PRÉSIDENT: Le rapport dit:

Conseil d'administration

> Durant l'année, M. R. A. C. Henry et l'honorable F. M. Ross se sont retirés du conseil d'administration. Les membres du conseil tiennent à exprimer ici leur appréciation sincère des précieux services qu'ils ont rendus à la Société. M. George R. Hackett, de Vancouver, a été nommé au conseil le 26 mai.

M. BROOME: Il doit y avoir un administrateur qui manque.

M. MCPHILLIPS: M. Bickle est mort, n'est-ce pas, il devrait donc y avoir deux sièges vacants.

M. MCFARLANE: Quelle est la fréquence des réunions du conseil?

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'il appartient au gouvernement de nommer les membres du conseil d'administration. Nous ne pouvons pas nous en charger.

M. SEAGRIM: Quatre administrateurs sont nommés en vertu d'un décret du conseil et cinq sont élus par les actionnaires.

Le PRÉSIDENT: Bien qu'il n'entre pas dans nos attributions de l'approuver, récapitulons: M. G. R. McGregor lui-même fait partie du conseil et M. McEwen en fait encore partie, n'est-ce pas, de même que M. Hackett; par conséquent, le gouverneur général n'a pas à nommer qui que ce soit.

M. MCPHILLIPS: Non.

M. CHEVRIER: Je propose l'adoption du rapport.

M. MCPHILLIPS: J'appuie la motion.

(Adopté.)

M. CHEVRIER: J'aimerais, avec l'assentiment du Comité, présenter une autre motion; nous regrettons l'absence de M. McGregor et lui souhaitons un prompt rétablissement. J'aimerais ajouter nos remerciements aux membres d'Air-Canada qui ont témoigné aujourd'hui dans des circonstances difficiles.

M. PASCOE: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Je sais que vous acceptez cette motion avec plaisir. Je veillerai à ce qu'elle soit transmise à M. Gordon McGregor; je lui souhaite une bonne santé et lui exprime nos regrets de son absence d'aujourd'hui.

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Nous prenons maintenant le budget des immobilisations. M. Harvey répondra à toutes les questions sur ce sujet. Il n'est pas très long. En fait, il est plus gros qu'il n'est long.

AIR-CANADA

Budget des immobilisations, 1961

(en milliers)

EMPLOI DES FONDS:		
Immeubles et matériel (détail ci-joint)		$38,992
Augmentation des matériaux et fournitures (par suite de la mise en service de nouveaux types d'appareils)		6,208
		$45,200
SOURCE DES FONDS:		
Revenu net	$ 500	
Provision pour amortissement	23,400	
	$23,900	
Vente d'appareils et de bâtiments	1,600	25,500
FONDS FOURNIS PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX		$19,700

AIR-CANADA

BUDGET DES IMMEUBLES ET DU MATÉRIEL, 1961

	Engagements			Dépenses pour 1961		
	Projets, budget courant	Tous projets autorisés, budgets antérieurs	Total	Projets, budget courant	Tous projets autorisés, budgets antérieurs	Total*
	(En milliers de dollars)					
AVIONS ET PARTIES CONSTITUANTES						
Avions	107,350	29,762	137,112	5,904	19,660	25,564
Projets d'amélioration	677	468	1,145	571	453	1,024
Moteurs de rechange	—	485	485	—	485	485
Total	108,027	30,715	138,742	6,475	20,598	27,073
INSTALLATIONS AU SOL ET COMPOSANTS						
Service des vols	651	422	1,073	651	422	1,073
Entretien et revision	732	1,093	1,825	732	1,093	1,825
Fournitures de bureau	539	100	639	539	100	639
Avions d'instruction	130	46	176	130	46	176
Matériel divers	515	1,876	2,391	515	1,876	2,391
Total	2,567	3,537	6,104	2,567	3,537	6,104
IMMEUBLES ET AMÉLIORATIONS	115	6,000	6,115	115	5,400	5,515
FONDS POUR FRAIS IMPRÉVUS	300	—	300	300	—	300
TOTAL—IMMEUBLES ET MATÉRIEL	111,009	40,252	151,261	9,457	29,535	38,992
PROGRAMME DES DÉPENSES:						
1961–Engagements importants	5,904	27,119	33,023			
Autres	3,553	2,416	5,969			
	9,457	29,535	38,992			
1962–Engagements importants	16,918	10,702	27,620			
Autres	106	15	121			
	17,024	10,717	27,741			
1963–Engagements importants	30,362	—	30,362			
1964–Engagements importants	25,009	—	25,009			
1965–Engagements importants	29,157	—	29,157			
Total—Engagements importants	107,350	37,821	145,171			
—Autres	3,659	2,431	6,090			
	111,009	40,252	151,261			

* Les dépenses relatives à chacun des postes ci-dessus peuvent dépasser le montant indiqué d'au plus 10 p. 100 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 $38,992,000.

M. BROOME: Ce chiffre de 38,992 est-il exprimé en milliers de dollars?

M. HARVEY: Oui, monsieur, $38,992,000.

M. BROOME: Par conséquent, l'autre chiffre est $45,200,000?

M. HARVEY: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Le renvoi à la deuxième page de ce budget d'immobilisations indique le plein montant, soit $38,992,000. C'est le chiffre que vous avez mentionné, monsieur Broome?

M. BROOME: Puis-je avoir quelques explications au sujet de la «source des fonds»?

M. HARVEY: De quelle façon, monsieur Broome? Désirez-vous une explication de ce crédit?

M. BROOME: Oui, le revenu net de $500,000.

M. HARVEY: Nous prévoyons un profit net de $500,000 pour l'année 1961, c'est-à-dire après dépréciation de $23,400,000. L'augmentation considérable de la dépréciation comparativement à l'année 1960 est attribuable au fait que les DC-8 ont été en service durant une année entière. Les Vanguards seront en service durant la plus grande partie de l'année...

M. BROOME: Ainsi, vos nouveaux fonds s'élèvent à $19,700,000?

M. HARVEY: Oui.

M. BROOME: Cette vente d'avions et d'édifices comprend-elle la vente de North Stars d'Air-Canada à une compagnie du Royaume-Uni?

M. HARVEY: Oui, monsieur. Malheureusement, je désirerais pouvoir dire que cette vente se chiffre à $1,600,000, Cependant, vu que nos Super Constellations sont à vendre, nous espérons que nous atteindrons ce chiffre de $1,600,000.

M. BROOME: Vous savez ce que nous avons obtenu pour les avions Arrow.

M. MCFARLANE: Cela ne comprend pas l'achat de l'aéroport de Vancouver, n'est-ce pas? Nous devrions peut-être voter contre cette mesure.

M. MCPHILLIPS: Je propose que le budget d'immobilisations soit adopté.

M. BROOME: J'appuie cette proposition.

Adopté.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, pour en appeler au Règlement, je ne sais si je devrais soulever ce point. Lorsque nous avons traité des chemins de fer Nationaux, vous vous rappelerez que nous avions laissé pour étude subséquente le poste où il était stipulé qu'ils devaient avancer des fonds à Air-Canada. Cette proposition signifie-t-elle que nous approuvons maintenant ce poste du budget des chemins de fer Nationaux? Je le crois.

M. MCFARLANE: Étant donné que nous l'avons réservé lors de l'autre examen, ne serait-il pas préférable de le faire approuver au moyen d'une motion distincte?

Le PRÉSIDENT: En effet, je le crois.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je propose que le poste dont nous avons réservé l'adoption soit approuvé.

M. BROOME: J'appuie cette proposition.

La proposition est adoptée.

M. SEAGRIM: Avant que M. Harvey, M. Wood et moi-même nous retirions, je désire remercier le Comité pour la bienveillance qu'il nous a manifestée.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain que le Comité apprécie votre collaboration à cet égard et, comme l'a dit M. Chevrier, je crois que vous avez accompli un excellent travail dans les malheureuses circonstances actuelles, et nous vous en sommes reconnaissants.

M. SEAGRIM: Je vous remercie sincèrement.

Le PRÉSIDENT: Nous étudierons maintenant le rapport du vérificateur: M. deLalanne est ici, et il répondra aux questions que l'on désirera lui poser. Il est également le vérificateur des chemins de fer Nationaux, ce qui signifie qu'il n'est pas un étranger ici.

Voici le rapport du vérificateur:

J. A. DELALANNE
comptable agréé
507 Place d'Armes, Montréal

le 10 février 1961.

A l'honorable Ministre des transports,
Ottawa, Canada.
Monsieur,

A titre de vérificateur d'Air-Canada, je soumets au Parlement, par votre entremise, mon rapport sur la vérification des comptes pour l'année terminée le 31 décembre 1960.

Le rapport annuel de la compagnie comprend, outre les états financiers, mon rapport signé reproduit ci-après.

«J'ai examiné le bilan d'Air-Canada au 31 décembre 1960 et l'état des revenus pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des méthodes 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 des revenus 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 et exact des affaires de la compagnie au 31 décembre 1960, et les résultats de son exploitation 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.»

Je désire fournir les observations supplémentaires suivantes:

FONDS DE ROULEMENT

Au cours de l'année le fonds de roulement s'est augmenté d'un montant de $6,025,352, imputable aux facteurs que voici—

Source des fonds—

Amortissement		$13,671,303
Augmentation nette des avances consenties par les chemins de fer nationaux du Canada		74,000,000
Actifs désaffectés	$ 4,246,171	
Moins: Montant imputé sur l'amortissement accumulé	2,313,901	1,932,270
		89,603,573

Emploi des fonds—		
Acquisition d'immeubles et de matériel y compris avances à l'égard d'engagement d'ordre capital	82,213,968	
Frais d'entraînement sujets à l'amortissement	1,364,253	83,578,221
Augmentation nette du fonds de roulement		$ 6,025,352

IMMOBILISATIONS

Immeubles et matériel

Le montant net capitalisé en immeubles et matériel a augmenté au cours de l'année d'un montant de $75,478,664, établi comme il suit:

Acquisitions	
Avions et parties constituantes—y compris 7 «DC8» et 3 «Vanguard»	$58,521,398
Installations au sol et composants—y compris la base d'entretien et de révision de Dorval	32,730,970
	91,252,368
Moins: Actifs désaffectés— 1 «Super Constellation», 2 «DC3» et 1 hangar à Dorval	4,246,171
	87,006,197
Augmentation de l'amortissement accumulé	11,527,533
Augmentation nette en immeubles et matériel	$75,478,664

La provision pour amortissement a été calculée à un taux annuel uniforme s'appliquant au coût comme il suit:

Avions—De façon à atteindre leur valeur résiduelle sur des périodes variant de sept à dix ans, à compter de leur mise en service:

«North Star» et «DC3»	—ces appareils ont atteint leur valeur résiduelle au cours des années antérieures.
«Super Constellation»	—sur une période de sept ans, en utilisant des taux spéciaux pour un avion acquis en vertu des termes d'un contrat de rachat avec le fournisseur.
«Viscount»	—sur une période de neuf ans.
«DC8»	—sur une période de dix ans.
«Vanguard»	—aucun appareil en service au 31 décembre 1960.

Installations au sol—De façon à répartir l'amortissement sur la durée estimative de service, laquelle varie selon le genre d'installation.

Conformément au principe qu'observe la compagnie d'attendre qu'un avion soit mis en service avant de tenir compte de son amortissement, aucune provision pour amortissement n'a été calculée à l'égard des avions «Vanguard» achetés en 1960.

Paiements provisoires

Ces avances se chiffrant à $58,537,217 au 31 décembre 1960, représentent une diminution de $8,888,512 sur celles de l'année précédente, et ont été imputées sur les engagements suivants, y compris l'intérêt capitalisé—

3 «Douglas DC8» pour livraison en 1961, y compris les pièces de rechange	$16,833,284
17 «Vickers Vanguard» pour livraison en 1961, y compris les pièces de rechange	39,240,638
Immeubles et équipement de surface	2,463,295
	$58,537,217

Il reste un montant global de $35,000,000 à verser d'ici à, ou lors de, l'exécution complète de ces contrats non terminés.

EMPRUNTS ET OBLIGATIONS

Les emprunts et obligations payables aux chemins de fer Nationaux du Canada ont augmenté d'un montant net de $74,000,000, représenté par des avances de $78,000,000, moins un remboursement de $4,000,000. Des billets payables à demande, se chiffrant à $113,906,000 ont été convertis en obligations au cours de l'année 1960.

Au 31 décembre 1960 ces billets et obligations se détaillent comme il suit:

Billets à demande—3.5%			$ 27,000,000
Obligations—			
%	*Échéant le*		
5.97	15 décembre 1964	$34,994,000	
4.745	1er avril 1967	29,340,000	
5.23	15 mai 1968	2,680,000	
3.875	1er janvier 1973	20,000,000	
5.22	15 mai 1977	4,020,000	
4.25	1er février 1981	6,500,000	
5.94	1er janvier 1985	17,497,000	
5.235	1er octobre 1987	67,069,000	182,100,000
	Total		$209,100,000

L'intérêt sur ces emprunts et obligations s'élèvera à plus de $10,000,000 l'an, par suite des achats supplémentaires considérables de matériel et d'une augmentation marquée du taux d'intérêt moyen à presque 5%.

MATÉRIAUX ET FOURNITURES

Afin de pourvoir au ravitaillement des flottes de «DC8» et «Vanguard», les stocks de matériaux et fournitures ont dû être augmentés d'environ $5,000,000 au cours de l'année.

La méthode d'évaluation est conforme à celle des années antérieures.

FRAIS DE FORMATION NON AMORTIS

L'acquisition de modèles d'avions nouveaux a augmenté considérablement les frais d'entraînement du personnel volant et du personnel au sol.

Conformément à un principe reconnu par l'industrie, la compagnie a décidé de différer ses dépenses se rapportant à l'entraînement et, par conséquent, l'amortissement en sera réparti sur une période de quatre ans. Le montant ainsi différé se chiffre à $1,384,495 au 31 décembre 1960.

FONDS D'ASSURANCE ET RÉSERVE

Une réduction de $155,799 au 31 décembre 1960 s'établit comme il suit:

Réclamations		$1,389,828
Moins: intérêts sur valeurs	$ 226,739	
Crédits accumulés, imputés sur les opérations	1,007,290	1,234,029
		$ 155,799

Au 31 décembre 1960, ces postes s'établissaient comme il suit:

Valeurs—au prix coûtant	6,318,740
Encaisse et intérêt accru	64,706
	6,383,446
Moins: Montant à payer à la compagnie	693,379
	$5,690,067

Le cours de ces valeurs au 31 décembre 1960 était de 13.5% moindre que leur coût, comparativement à 18% à la fin de l'année précédente, soit une reprise de $288,600.

RÉSERVE POUR PROPRIÉTÉS, INSTALLATIONS ET MATÉRIEL

En considération du retrait prochain des trois flottes d'avions à pistons et de la perte considérable que subira sans doute la compagnie en disposant de ces actifs, le solde du compte surplus au 1er janvier 1960 a été porté à la réserve pour immeubles afin de parer à cette éventualité.

ÉTAT DU REVENU

Les revenus d'exploitation, avant de pourvoir à l'amortissement, enregistrent une augmentation de $165,322 sur l'année 1959.

D'autre part, l'amortissement et l'intérêt marquent une augmentation sensible qui s'établit comme il suit:

Amortissement	$1,526,221
Intérêt sur emprunts et obligations	4,366,741
	5,892,962
Moins: Augmentation des revenus autres que les revenus d'exploitation, imputable surtout à l'intérêt capitalisé et l'intérêt réalisé sur les avances pour achats d'avions	2,967,736
	$2,925,226

Le déficit de $2,607,350 qui en résulte pour l'année 1960 apparaît comme recouvrable du gouvernement du Canada et est porté en déduction des avances faites.

GÉNÉRALITÉS

Chaque fois qu'il s'agit de monnaies étrangères, celles-ci ont été converties au 31 décembre 1960 aux mêmes taux que les années précédentes, à savoir dollars des États-Unis au pair et sterling au taux de $2.80 la livre.

Je désire profiter de l'occasion pour exprimer ma sincère appréciation à la direction et au personnel de la compagnie pour leur aide et leur collaboration tout au cours de l'année.

Votre tout dévoué,

J.-A. deLalanne,
Comptable agréé.

M. McPHILLIPS: A la page 18 du rapport annuel d'Air-Canada apparaît un poste indiqué comme «revenu net d'autres sources». Lorsqu'il l'a expliqué, M. Harvey, le contrôleur, a dit que cette somme de $4,437,538 incluait un montant de quelque 2 millions de dollars qui représente les intérêts qu'Air-Canada a dû verser à l'égard des fonds qu'elle a obtenus des chemins de fer Nationaux et qu'elle a affectés à l'achat d'avions. Je crois que cette réponse a été donnée en termes techniques de comptabilité. Je désirerais savoir comment vous pouvez appeler revenus des montants que vous devez verser?

M. J.-A. deLALANNE (*comptable agréé, Air-Canada*): Ce chiffre apparaît à l'avant-dernière ligne du bas. Les intérêts sur emprunts et obligations de 8 millions de dollars constituent le montant brut des intérêts versés au cours de l'année, ou accumulés au cours de l'année, et s'appliquant à cette année entière. Ces intérêts ne sont pas tous imputés sur les dépenses de l'année, parce que la partie que M. Harvey a mentionnée est ajoutée, pour cette année particulière, au coût des avions à titre de capitalisation d'intérêts. Ce montant sera amorti, au cours des années à venir, comme partie de la dépréciation, de sorte que, s'il n'y avait eu aucune capitalisation d'intérêts—et au cours de toute année où il n'y en a pas—la somme totale des intérêts serait imputée sur les recettes. Tandis que l'on achète ces avions et avant qu'on les mette en service, une partie de ces intérêts bruts est ajoutée au coût d'immobilisation et sera sujette à dépréciation.

M. CHEVRIER: Existe-t-il quelque différence dans les méthodes de comptabilité d'Air-Canada et celles des chemins de fer Nationaux?

M. deLALANNE: En ce qui concerne la capitalisation des intérêts?

M. CHEVRIER: Non, en général. Le président de la compagnie des chemins de fer Nationaux nous a dit que, à cause d'une modification apportée à la loi sur les chemins de fer, je crois, les méthodes que suit l'I.C.C. . . .

M. deLALANNE: L'I.C.C. contrôle les méthodes de comptabilité aux États-Unis.

M. CHEVRIER: Les méthodes de comptabilité qu'emploient les lignes aériennes sont-elles similaires à celles du chemin de fer ou vice versa?

M. deLALANNE: Dans la mesure où l'on peut les comparer, je ne crois pas qu'il existe une différence considérable, sauf en ce qui concerne cete capitalisation des intérêts. Les méthodes relatives à la dépréciation sont à peu près identiques, et celles relatives aux dépenses sont les mêmes.

M. CHEVRIER: Dépréciez-vous une locomotive à vapeur ou une locomotive diesel de la même façon qu'un DC-8?

M. deLALANNE: Sur la période estimative de sa durée en service, selon le nombre d'années que la direction peut le mieux établir.

M. CHEVRIER: Alors, vous dites qu'effectivement il n'existe aucune différence?

M. DELALANNE: Je n'en vois aucune, monsieur. Les principes qui régissent la dépréciation aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en d'autres pays ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont appliqués au Canada. La Commission des transports peut ne pas prescrire les mêmes principes que l'I.C.C. ou des agences de contrôleurs en d'autres pays. Chacun possède ses propres méthodes d'estimer la dépréciation.

M. BROOME: A-t-on établi la dépréciation à l'égard des Vanguards? Votre rapport indique: «Aucun en service au 31 décembre 1960». Combien d'années faudra-t-il? Neuf ans, dix ans?

M. DELALANNE: Je n'ai pas encore appris combien d'années il faudra à cet égard.

M. BROOME: Savez-vous quel serait le montant total de la dépréciation qui n'a pas été remboursée à l'égard de la durée en service d'un avion, mais laquelle dépréciation s'est produite plus rapidement qu'au cours du nombre d'années prévues, ou parce que l'avion n'est pas utilisé mais se déprécie quand même tandis qu'il demeure inemployé dans quelque hangar?

M. DELALANNE: Non, je ne possède aucun chiffre sur ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions? Je ne désire rien hâter uniquement parce que l'heure est écoulée.

M. BROOME: Comment a été établi le fonds d'assurance?

M. DELALANNE: Le fonds d'assurance a été établi au moyen de gains sur ses placements et par des contributions imputables sur les dépenses.

M. BROOME: Un capital principal a-t-il été versé au début?

M. DELALANNE: Je crois qu'Air-Canada pourrait mieux répondre que moi à cette question. A mon avis, ce fonds s'est accumulé au cours des années. Il est demeuré à peu près stable depuis quelques années; cependant, j'ignore ce qu'il était originalement.

M. BROOME: Comment s'est-il élevé jusqu'au montant de $5,690,000? Les additions au fonds sont imputées sur l'exploitation. Alors ce montant d'un million de dollars représenterait les frais d'exploitation, n'est-ce pas?

M. DELALANNE: Je crois que certains montants remontent à sept ou huit années, tandis que ce fonds s'établissait à quelque 5 millions de dollars. Il a augmenté quelque peu depuis lors. En effet, les additions sont imputées sur l'exploitation.

M. BROOME: Comment sont-elles établies? L'an prochain, un montant d'un million de dollars sera-t-il imputé sur ce fonds? Existe-t-il un montant maximum fixé à l'égard de ce fonds?

M. DELALANNE: Je crois qu'il fait constamment l'objet d'une revision de la part de la direction et, si cette dernière estime que ces avions plus coûteux en exigent l'augmentation, alors, c'est plutôt ce qui se produirait.

M. BROOME: Je désirerais savoir si la direction, advenant qu'elle possède des deniers supplémentaires, pourrait les placer dans ce fonds afin de réduire les profits?

M. DELALANNE: Non, je ne le crois pas, car ce n'est pas la ligne de conduite adoptée.

M. BROOME: Mais si aucun principe n'est fixé?

M. DELALANNE: Je vois au compte rendu que la direction étudie de temps en temps quel montant doit atteindre ce fonds, compte tenu du genre d'avions et des dépenses qui peuvent s'ensuivre, lesquelles pourraient être imputées sur le fonds. Des souscripteurs de l'extérieur fournissent également des assurances régulières contre certaines autres pertes.

Le PRÉSIDENT: Ce fonds n'est guère plus élevé qu'il y a six ans.

M. DELALANNE: Il s'établit actuellement au coût d'un avion, comme l'a dit M. Harvey.

M. BROOME: Si un million de dollars avaient été versés à ce fonds l'an dernier, en provenance de l'exploitation...

M. DELALANNE: C'est exact

M. BROOME: Et si un million de dollars y étaient versés chaque année, sans qu'Air-Canada ne subisse de pertes—et cette société a enregistré très peu d'accidents...

M. DELALANNE: En effet.

M. BROOME: Alors, il me semble que ce montant d'un million de dollars est plus élevé que ceux que l'on y aurait versés les années précédentes.

M. DELALANNE: Oui, je crois que le montant est quelque peu plus élevé.

M. BROOME: Comment s'établit-il comparativement à celui des deux ou trois dernières années?

Le PRÉSIDENT: Il ne serait guère considérable, si vous désiriez y recourir.

M. BROOME: Ce fonds s'établirait à 15 millions de dollars si un million y avait été versé chaque année.

M. DELALANNE: Les fonctionnaires de la Société pourraient peut-être vous fournir ce chiffre plus rapidement que moi. M. Harvey m'indique un montant de $337,000 à l'égard de l'année précédente.

M. BROOME: Et possédez-vous ce montant pour l'année antérieure? Je l'ignore.

M. HARVEY: Je crains que nous ne l'ayons pas, monsieur Broome.

M. BROOME: Vous avez raison, monsieur Harvey. Je désirais savoir quelle formule vous employez, comment vous décidez de verser un million de dollars dans ce fonds cette année. L'an prochain, sera-ce $1,250,000 ou un demi-million? Atteignez-vous un certain maximum et non davantage?

M. HARVEY: Les montants versés à ce fonds sont fondés sur ceux que nous paierions normalement aux souscripteurs de l'extérieur. Le conseil d'administration a décidé, il y a quelques années, qu'aucun montant ne serait versé à ce fonds dès qu'il aurait atteint un maximum de 6 millions de dollars. Voilà pourquoi M. deLalanne a dit que ce fonds n'avait pas varié durant plusieurs années. Il a atteint le maximum de 6 millions de dollars au mois de mai 1954. Au cours des quelques dernières années, des charges y ont été imputées qui ont exigé que certains montants y soient versés. En réponse à l'autre partie de votre question, je signalerai qu'il faudra augmenter ce fonds à cause des nouveaux avions à turbine. Il sera augmenté en 1961. Les montants qui y seront versés seront fondés sur ceux que la société aurait payés aux souscripteurs de l'extérieur. Il a été décidé que, à compter du mois d'avril 1959, plutôt que de payer des primes élevées aux souscripteurs de l'extérieur, il nous serait plus avantageux de conserver ces montants et nous assurer nous-mêmes. Ainsi, monsieur Broome, soyez certain qu'il ne s'agit pas uniquement de retirer un million de dollars des profits et de les verser au fonds d'assurance. Ce dernier est établi selon un principe défini.

M. BROOME: Je désirais simplement connaître le montant de cet excédent qui disparaît, c'est-à-dire le montant versé à ce fonds et les réclamations d'assurance contre la société, soit $693,379.

M. HARVEY: Je ne connais pas le montant exact.

M. DELALANNE: Le montant payable à la société est le solde qui existe entre les inscriptions comptables de la société. C'est un solde à l'intérieur d'Air-Canada entre le fonds d'assurance et les comptes généraux de la société.

A cause des pertes imputées au fonds, l'encaisse réelle était insuffisante au cours des deux ou trois dernières années; ainsi, il existait un déséquilibre entre le fonds d'assurance sur un côté des livres et le compte général sur l'autre côté. Cette différence a été graduellement éliminée. S'il ne survient pas d'autres contretemps, elle le sera au moyen des intérêts perçus et des contributions en remplacement des primes. Ce montant baissera.

M. BROOME: Je comprends; cette année, le fonds a été rétabli au pair par le versement de ce million de dollars?

M. DELALANNE: En effet; ces contretemps ont coûté plus cher que ce prétendu million de dollars, en remplacement des primes, et ainsi le fonds général d'Air-Canada a dû fournir l'argent qui y retourne graduellement.

M. MCPHILLIPS: Je propose l'adoption du rapport du vérificateur.

M. BROOME: J'appuie cette proposition.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, messieurs, d'avoir admirablement hâté l'expédition de nos délibérations.

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

CANADA
JAN 16 1962
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

(que l'État possède et contrôle)

Président: L'HONORABLE W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 8

SÉANCES DU MERCREDI 5 JUILLET ET DU JEUDI 6 JUILLET 1961

Y COMPRIS LE DEUXIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1962

25522-4—1

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

Président: L'honorable W. Earl Rowe

Vice-président: M. Heber Smith

et MM.

Badanai
Broome
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Campeau
Carter
Chevrier
Creaghan
Fisher
Forbes
Granger
Grills
Howe
Kennedy
McFarlane
McPhillips
McWilliam
Mitchell
Monteith (*Verdun*)
Nugent
Pascoe
Pickersgill
Robinson
Smallwood
Smith (*Calgary-Sud*)

Secrétaire du Comité:
Antoine Chassé.

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI, 7 juillet 1961

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

DEUXIÈME RAPPORT

L'ordre de renvoi du lundi 15 mai 1961 a institué le Comité 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,... et d'étudier: *a*) les droits à la pension des employés actuels ou retraités des chemins de fer Nationaux du Canada en ce qui a trait aux anomalies qui ont pu résulter de la solution de continuité de service, ainsi que *b*) les mesures à prendre à l'égard des indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour des employés des chemins de fer Nationaux du Canada... le Comité était aussi autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers et à faire rapport de temps à autre... etc.

Le 13 juin 1961, un nouvel ordre de la Chambre 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 1960;
2. Rapport du vérificateur au Parlement au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada;
3. Budget de 1961 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 1960;
6. Rapport du vérificateur au Parlement au sujet d'Air-Canada;
7. Budget de 1961 d'Air Canada.

Le Comité a tenu vingt séances au cours desquelles, selon l'autorisation conférée par l'ordre de renvoi du 15 mai 1961, il a cité et interrogé les personnes suivantes, savoir:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports;
M. Donald Gordon, président du conseil d'administration et président des chemins de fer Nationaux du Canada;
M. J. L. Toole, vice-président;
M. H. C. Grayston, vice-président, transport et entretien;
M. J. D. Wahn, économiste général;
M. C. Harris, directeur des relations extérieures;
M. W. T. Wilson, vice-président, personnel et relations ouvrières;
M. D. M. Trotter, adjoint au vice-président, transport et entretien;
M. R. H. Tarr, vice-président et secrétaire, et président des caisses fiduciaires de retraite;
M. H. W. Seagrim, vice-président (exploitation), Air-Canada;
M. W. G. Wood, vice-président (ventes), Air-Canada;

25522-4—1½

M. W. S. Harvey, contrôleur, Air-Canada;
M. J.-A. deLalanne, vérificateur;
M. R. T. Vaughan, adjoint au président du conseil d'administration du National-Canadien;

M. Donald Gordon et les autres témoins du National-Canadien ont décrit au long la situation dans laquelle se trouvent les chemins de fer Nationaux pour ce qui est de la direction. Le Comité les a interrogés abondamment et a débattu au long diverses questions de ligne de conduite générale.

Le Comité a appris avec grand regret la nouvelle de la maladie qui empêchait M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada, de comparaître. C'était la première fois depuis son accession à la présidence que M. McGregor ne se présentait pas devant le Comité. M. Donald Gordon, un des membres du conseil d'administration, et MM. H. W. Seagrim, vice-président (exploitation), W. G. Wood, vice-président (ventes), et W. S. Harvey, contrôleur, ont comparu et ont longuement témoigné au nom de la compagnie.

Sous réserve des observations et des propositions que contient le présent rapport, le Comité a décidé de faire rapport qu'il approuve tous les rapports et budgets qu'il a examinés et qui sont énumérés dans l'ordre de renvoi du mardi 13 juin 1961.

Dans son troisième rapport, le Comité sessionnel de l'an dernier déclarait se rendre compte de la tâche que ses membres devaient accomplir lorsqu'il étudiaient la façon dont les deniers publics sont dépensés. En conséquence, le Comité de cette année trouve malséant ou imprudent que des témoins, dans leurs dépositions devant lui, reprochent aux députés la façon dont ils ont exprimé leurs vues à la Chambre lors des débats précédant le vote de deniers attribués aux réseaux publics de transport par rail, par air ou par eau.

Abandon de services

Devant les déficits constants des chemins de fer Nationaux du Canada, le Comité est d'avis qu'il ne faudrait pas chercher à contrecarrer indûment les efforts que tente le réseau pour abandonner les lignes et services non essentiels, qui ne rapportent pas et qui font double emploi, notamment pour ce qui est des services-voyageurs.

Déficits

Le Comité a pris acte du passage de la déposition de M. Gordon disant que le chemin de fer songe à demander au gouvernement d'assumer de 700 à 900 millions de dollars de la dette du réseau. Cette proposition sort de l'ordinaire pour deux raisons: (1) la Commission royale de 1950 a traité au long de la dette du National-Canadien et recommandé une mesure de soulagement qui a été adoptée en 1952; (2) la plus récente commission royale enquêtant sur des problèmes ferroviaires a terminé ses audiences sans que le National-Canadien ait fait la moindre allusion au besoin d'une nouvelle revision de la dette. Le Comité conseille donc au gouvernement d'étudier une telle proposition avec la plus grande circonspection.

Camionnage

Le Comité a trouvé matière à critique dans la façon dont le National-Canadien s'y est pris pour organiser ses opérations de camionnage. Craignant que le gouvernement se trouve dans l'obligation de subventionner la concurrence livrée aux camionneurs privés, le Comité recammande que les opérations de camionnage du chemin de fer soient comptabilisées de façon que le rapport annuel contienne à leur sujet un état des recettes et des bénéfices ou pertes d'exploitation et un état des pertes ou bénéfices nets.

Lignes des États-Unis

Le Comité a constaté que toutes les lignes du réseau aux États-Unis ont subi un déficit en 1960. En conséquence, il recommande une analyse plus détaillée des recettes-marchandises et autres des lignes des États-Unis, notamment en ce qui se rapporte à toutes les recettes provenant du transport confié aux lignes en question pour acheminement au Canada par voie du National-Canadien, afin de déterminer ce que pourrait perdre le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada s'il vendait ces lignes-là.

Le Comité recommande de plus à la direction de songer à la possibilité de céder les lignes des États-Unis de préférence à un acquéreur qui accepterait des arrangements prévoyant l'acheminement des marchandises au Canada par les lignes du National-Canadien.

Relations avec les employés

Le Comité est heureux de l'engagement qu'a pris le président du National-Canadien de s'appliquer à faire déployer un plus grand effort encore, de manière que les employés du chemin de fer soient mis au courant des changements apportés à l'organisation et à l'exploitation, ainsi que de leurs répercussions sur l'avenir des employés et celui des localités ferroviaires. De l'avis du Comité, il importe au plus haut point qu'on fasse des efforts constants en vue d'améliorer l'esprit de corps et la confiance des employés; c'est là une responsabilité primordiale de la direction.

Lignes aériennes Trans-Canada

Le Comité a constaté avec inquiétude que les Lignes aériennes Trans-Canada ont accusé un déficit de 2.9 millions de dollars, soit le premier en huit ans; il est apparu au Comité que ce déficit était principalement attribuable aux immobilisations considérables en avions neufs et autre matériel de premier établissement. Vu que le président a été absent pour raison majeure, le Comité ne présente pas de recommandation concernant les effets d'une augmentation possible de la concurrence sur les lignes canadiennes ou internationales, mais il ne juge pas que la concurrence actuelle soit importante au point de nuire à l'exploitation économique d'Air-Canada.

Anomalies de certaines pensions

Le Comité sait que son étude de la situation des pensions a été incomplète, parce qu'il a pu y consacrer un temps limité seulement et obtenir peu d'aide dans ses recherches. Il recommande donc que le gouvernement songe à convoquer une réunion de représentants du National-Canadien, du Pacifique-Canadien, des autres chemins de fer de la classe I et de leurs comités des pensions, ainsi que de représentants du ministre des Transports et de hauts fonctionnaires du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social qui s'occupent de pensions, en vue d'examiner les anomalies qui peuvent exister particulièrement à l'égard

a) des pensionnés des chemins de fer qui ont été autrefois au service des chemins de fer de l'État dans les Maritimes et le Québec;

b) des pensionnés des chemins de fer qui n'ont jamais eu l'avantage de toucher plus qu'une pension de base;

c) des pensionnés des chemins de fer dont la pension est peu élevée par suite de l'interruption de l'emploi au cours des années antérieures à 1940.

Indemnités d'arrêt sur voyages aller-retour

Le Comité a reçu des exposés de la direction du National-Canadien et du comité national de législation des Fraternités internationales des cheminots. Le Comité reconnaît que certaines particularités importantes de ces indemnités d'arrêt sur voyages aller-retour font partie intégrante des négociations collectives et sont actuellement l'objet de négociations entre la société ferroviaire et les syndicats. Il ne formule pas de recommandation à ce sujet. Toutefois, il n'en est pas ainsi de certaines questions concernant l'hygiène. Le Comité recommande que le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, de concert avec les autorités provinciales de l'hygiène, étudie la question dans le dessein d'établir un code uniforme d'hygiène pour tous les chemins de fer du Canada et leurs employés.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages est annexé au présent rapport.

Le vice-président,
Heber Smith.

PROCÈS-VERBAUX

Chambre des communes, salle 238-S,
MERCREDI 5 juillet 1961.
(18)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande (que l'État possède et contrôle) se réunit à huis clos à 9 heures du matin; M. Heber Smith, vice-président, dirige les débats.

Présents: MM. Badanai, Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Fisher, Forbes, Granger, McFarlane, McPhillips, McWilliam, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe et Smith (*Simcoe-Nord*).—(13)

Sur la proposition de M. Browne (*Vancouver-Kingsway*), appuyée par M. McPhillips,

Il est ordonné—Que copies *a*) d'une lettre adressée à l'honorable W. Earl Rowe, président du Comité, par le comité législatif national des Fraternités internationales de cheminots, en date du 30 juin 1961 et *b*) d'une lettre à l'adresse de chacun des membres du Comité, expédiée et signée conjointement par la *Brotherhood of Railroad Trainmen,* la *Brotherhood of Firemen and Enginemen,* la *Brotherhood of Railway Carmen of America,* l'*International Association of Machinists,* la *Brotherhood of Locomotive Engineers,* la *Brotherhood of Maintenance of Way Employees* et la *Sheet Metal Workers' International Association,* soient publiées en appendice au procès-verbal d'aujourd'hui. (*Voir appendices «A» et «B» ci-joints.*)

Puis le Comité se met à l'étude d'un rapport adressé à la Chambre des communes. Après discussion, il est décidé de convoquer le sous-comité du programme et de la procédure le plus tôt possible, afin de préparer un avant-projet qui sera soumis au Comité plénier pour étude.

A 9 heures et demie, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

JEUDI 6 juillet 1961
(19)

Le Comité se réunit à huis clos à 3 heures et demie de l'après-midi. M. Heber Smith, vice-président, dirige les débats.

Présents: MM. Badanai, Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Fisher, Forbes, McFarlane, McPhillips, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe et Smith (*Simcoe-Nord*).—(12)

Le vice-président du Comité, qui occupe le fauteuil, lit une lettre de M. R. T. Vaughan, adjoint au président des chemins de fer Nationaux du Canada, faisant remarquer quelques erreurs typographiques et quelques modifications dans le compte rendu imprimé des témoignages.

Sur la proposition de M. Forbes, appuyée par M. McPhillips, il est décidé que les corrections demandées soient consignées dans le procès-verbal imprimé d'aujourd'hui. (*Note du traducteur: Les corrections demandées n'intéressent que la version anglaise.*)

Le Comité étudie un avant-projet qui lui a été présenté par le vice-président, occupant le fauteuil présidentiel, au nom du sous-comité du programme et de la procédure.

On propose et discute à fond les amendements apportés au brouillon du projet; il s'agit de modifier le texte de certains passages et d'en retrancher et d'en ajouter d'autres.

A 4 heures et demie de l'après-midi, les membres doivent se rendre voter à la Chambre des communes; le Comité décide de suspendre sa séance jusqu'à 8 heures du soir.

SÉANCE DU SOIR
(20)

La séance est reprise à 8 heures. Le vice-président, M. Heber Smith, dirige les débats.

Présents: MM. Badanai, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Fisher, Forbes, Grills, Howe, McFarlane, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe et Smith (*Simcoe-Nord*).—(11)

On continue l'étude de l'avant-projet de rapport.

Après plus ample discussion sur ce sujet, le projet de rapport est finalement adopté dans sa forme modifiée et il est ordonné de le présenter à la Chambre des communes comme second rapport.

A 8 h. 40 du soir, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Antoine Chassé.

APPENDICE «A»

LE COMITÉ LÉGISLATIF NATIONAL DE L'INTERNATIONAL RAILWAY BROTHERHOOD

Brotherhood of Locomotive Engineers
Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen
Order of Railway Conductors and Brakemen
Brotherhood of Railroad Trainmen
The Order of Railroad Telegraphers
Brotherhood of Maintenance of Way Employees
Division No. 4, Railway Employees Department, A.F.L.
Brotherhood of Railroad Signalmen

Le 30 juin 1961.

L'honorable W. Earl Rowe,
Président du Comité sessionnel des chemins de fer,
des lignes aériennes et de la marine marchande
(que l'État possède et contrôle),
Chambre des communes,
Ottawa.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir faire consigner la présente lettre dans le compte rendu des délibérations de votre Comité.

Le comité législatif national de l'*International Railway Brotherhood* a étudié le mémoire que M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada, a présenté à votre Comité le 22 juin; ce mémoire traite d'une façon complète de la question des mesures à prendre à l'égard des indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour des employés des chemins de fer Nationaux du Canada. On a référé cette question au Comité sessionnel par suite du mémoire annuel que le comité législatif national a présenté au gouvernement du Canada le 3 février dernier, et dans lequel il disait:

> Dans nos trois derniers rapports, ceux de mai 1958, de janvier 1959 et de février 1960, nous demandions que «le gouvernement protège la santé et assure le confort des employés de chemin de fer en exigeant qu'il y ait des salles de toilette propres dans les postes d'aiguillage, les guérites de garde-barrière, dans toutes les locomotives diesel, à l'usage de tous les préposés au service dans les cours, des serre-freins dans les fourgons de queue et dans tous les wagons de service, ateliers ferroviaires et salles de repos dans les terminus. Nous demandions aussi qu'il y ait des fontaines, des lits et des cantines qui soient maintenus dans un parfait état de propreté.

Il est vrai que certaines mesures relatives aux indemnités d'arrêt sur les voyages aller-retour font partie des contrats collectifs conclus entre les syndicats et les chemins de fer Nationaux du Canada. D'autre part, on ne tient pas compte des mots «propre», «eau potable» et «bonne condition» dans les négociations collectives; ce sont les services de santé des gouvernements fédéral, provinciaux ou municipaux qui doivent garder la responsabilité de la salubrité publique. Nous voudrions attirer votre attention sur le passage suivant du rapport unanime de novembre 1959 concernant la *Brotherhood of Railroad Trainmen* et la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, de la commission de conciliation dont le président était son honneur le juge J. C. Anderson:

> Conditions sanitaires: La commission recommande au comité de négociation de la compagnie d'adresser immédiatement au comité approprié de la compagnie une demande en vue de remédier aux conditions insalubres lorsque les plaintes sont sérieuses.

Nous voudrions aussi attirer votre attention sur le passage suivant d'une lettre, en date du 30 avril 1949, adressée à la *Brotherhood of Locomotive Engineers* par le ministre de la Santé de cette époque-là, l'honorable Paul Martin:

> On a porté à notre connaissance que notre ministère a la responsabilité de la santé et de la salubrité publique dans les immeubles qui appartiennent aux sociétés ferroviaires internationales ou interprovinciales. Cependant les provinces ont aussi le droit d'exiger la propreté de ces locaux, si on porte atteinte au droit du public en ne les maintenant pas dans des conditions satisfaisantes.

Par suite de cette lettre et de l'enquête de la *Brotherhood of Locomotive Engineers* relative aux normes exigées dans les dortoirs, le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social a publié en mars 1950 les «règlements ferroviaires relatifs à la salubrité dans les dortoirs» qui accompagnent cette lettre. Autant que nous sachions, notre ministère n'a pas publié de normes relatives aux immeubles appartenant aux sociétés de chemin de fer, autres que celles qui concernent les dortoirs et qui sont mentionnées ci-dessus.

Nous reconnaissons la valeur des améliorations qui seront apportées à l'avenir au réseau du National-Canadien comme l'a dit M. Gordon. Néanmoins cela ne modifie en rien notre point de vue, à savoir que le Parlement devrait adopter des lois obligeant les sociétés ferroviaires internationales et interprovinciales à installer dans leurs immeubles et leurs voitures des salles de toilette et des fontaines en tout point comparables à celles qu'elles mettent à l'usage des voyageurs. Le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, avec la collaboration des autres organismes publics de santé, pourrait et devrait assurer le maintien de l'hygiène en ces lieux.

Le passage suivant d'une lettre, en date du 21 octobre 1960, du président de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien à l'adresse du ministre des Transports démontre à l'évidence la nécessité d'adopter une loi à cet égard:

> Pour ce qui est des salles de toilette et des fontaines à bord des locomotives diesel, voici ce que nous pensons: au cours des négociations avec la Fraternité des mécaniciens de locomotive, on a discuté la question des salles de toilette à bord des locomotives diesel et nous avons dit aux représentants du syndicat qu'il était trop onéreux d'installer ces salles et que le gel causait des problèmes d'entretien tels qu'il était impossible d'y songer...
>
> Je vous prie, monsieur, d'agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.
>
> *(Signature) Le secrétaire,*
> H. E. Campbell

mar/m
pièce jointe

COPIE

MINISTÈRE DE LA SANTÉ NATIONALE ET DU BIEN-ÊTRE SOCIAL
Règlements ferroviaires relatifs à l'hygiène dans les dortoirs.

Article 1—Construction

a) Le bâtiment doit être construit et entretenu de façon que les rats et la vermine ne puissent y vivre.

b) Éclairage: l'éclairage artificiel de toutes les pièces doit être d'un watt pour une superficie d'un pied carré pour l'éclairage général. On devra également donner des lampes pour éclairer les fauteuils et les lits.

c) Chauffage: vivoirs et chambres doivent être munis d'appareils qui assurent une température d'au moins 65° F pendant la saison au cours de laquelle les immeubles sont occupés.

d) Aération: la dimension des fenêtres doit être équivalente à 5 p. 100 de la superficie de la pièce. De plus, on devra pouvoir ouvrir les fenêtres. L'aération doit suffire à empêcher l'accumulation des odeurs nauséabondes et la condensation.

e) Les planchers et les murs de toutes les pièces, vivoirs, chambres et salles à manger, doivent être lisses de façon qu'ils se nettoyent facilement et ils devront être tenus propres. On ne recommande pas de finir les murs des salles à manger avec de la planche ayant une rainure en V.

f) Portes et fenêtres doivent être munies de moustiquaires.

Article 2—Dimensions des pièces et occupation

a) Superficie minimum des planchers pour une seule personne: 80 pieds carrés.

b) Superficie recommandée pour plusieurs personnes: 50 pieds carrés par personne.

c) Hauteur minimum: 8 pieds.

Article 3—Dortoirs

a) Un lit séparé ou une couchette séparée doit être à la disposition de chaque occupant. Les lits à deux étages et les couchettes à étages multiples devraient être interdits, bien qu'on puisse en tolérer l'usage dans les camps d'équipes mobiles.

b) Tous les matelas, draps, taies d'oreillers, couvertures et couvre-lits doivent être très propres.

c) Les draps et taies d'oreillers fraîchement lavés doivent être fournis à tout nouvel occupant et à tout occupant au moins une fois par semaine.

d) On ne doit permettre à aucun employé d'apporter ses propres couvertures dans les dortoirs. Lorsqu'on découvre l'existence de la vermine, on doit dératiser ou faire usage d'insecticide.

Article 4—Approvisionnement en eau

a) Qualité et source: un approvisionnement convenable d'eau potable doit être maintenu en tout temps. Quand il y a un approvisionnement d'eau potable à l'usage du public à une distance raisonnable du bâtiment, on doit installer une canalisation. Sinon, l'eau utilisée doit être approuvée par le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social.

b) Réservoirs d'eau: tout réservoir d'eau potable doit être soigneusement fermé; on ne doit pouvoir y puiser l'eau que par le robinet. Ces réservoirs doivent être maintenus propres et exempts de contamination.

c) Distribution de l'eau: on doit interdire l'usage de la tasse qui sert à tout le monde, de même on ne doit pas puiser l'eau dans les sources, les puits ou les réservoirs.

Article 5—Salles de toilette et destruction des déchets

a) On ne doit pas installer de salles de toilette dans un bâtiment où se trouve des chambres, des salles à manger ou autres salles de séjour, à moins qu'il ne s'agisse de cabinet avec chasse d'eau. Ces salles de toilette doivent être placées à une distance d'au plus 25 pieds de toute chambre.

b) Lorsqu'on fait usage de cabinets sanitaires, ceux-ci ne doivent pas être situés à moins de 25 pieds d'un bâtiment et on doit les construire et les entretenir de façon que les mouches, les insectes, les rats ou les petits animaux domestiques ne puissent toucher aux excréments, que les eaux d'écoulement des terres ne puissent pénétrer dans la fosse, que les excréments qui sont dans la fosse ne puissent contaminer les approvisionnements d'eau et, enfin, que les portes à fermeture automatique soient en bon état de fonctionnement.

c) Le plancher de chaque salle de toilette, salle de bain et de douche doit être fait de béton, de bois ou d'autre matériau convenable dont la face est lisse.

d) Les salles de toilette doivent être maintenues dans un état propre et hygiénique.

e) Aménagement pour soins de toilette: l'aménagement de tout dortoir doit comprendre au minimum un cabinet d'aisance, un lavabo et une douche ou une baignoire.

S'il y a plusieurs personnes en dortoir, l'aménagement doit être le suivant:

Nombre de personnes	Cabinets	Lavabos	Douches
1 à 5	1	1	1
6 à 15	1	2	1
16 à 30	2	2	2
31 à 50	3	3	3

f) Les cabinets avec chasse d'eau ne doivent pas être installés dans les dortoirs, à moins qu'ils ne soient raccordés à l'égout ou à une fosse septique conçue et construite correctement, et munie d'un dispositf d'absorption au sol.
En faisant rapport sur les méthodes de vidange, on devra indiquer si les eaux d'égout traitées ou partiellement traitées portent atteinte à la propriété d'autrui, hors du droit de passage.

g) On doit détruire les déchets en les brûlant, les enterrant ou en ayant recours à d'autres méthodes appropriées de façon à ne pas porter atteinte à la propriété d'autrui ou à ne pas attirer les mouches dans le droit de passage ou autour de celui-ci.

APPENDICE «B»

610, avenue Broadway,
Winnipeg 1, (Manitoba).
le 30 juin 1961.

Membre du Comité des chemins de fer,
Chambre des communes,
Ottawa, Ontario.

Monsieur,

Nous voudrions d'abord remercier le Comité d'avoir bien voulu nous donner l'occasion de faire connaître notre point de vue concernant le plan de pension des chemins de fer Nationaux du Canada que notre représentant, M. H. Folliott, vous a présenté.

Pour reprendre ce que nous avons dit dans notre mémoire, nous conseillons fortement à votre Comité d'étudier les modifications suivantes que nous proposons et les motifs qui nous ont poussés à faire ces recommandations, avant que le Comité fasse rapport à la Chambre:

N° 1: Que toute période de temps pendant laquelle les employés sont en disponibilité soit comptée, aux fins de la pension, comme rétroactive à l'entrée en service.

Nous estimons que les employés itinérants à qui on refuse d'accorder le temps de service, au cours des périodes de mise à pied, sont traités injustement.

Afin de sauvegarder leurs droits à l'ancienneté et au service, ces employés ont dû se mettre en disponibilité de travail, même si dans plusieurs cas, cela signifiait qu'ils étaient considérés comme surnuméraires et qu'ils devaient accepter n'importe quel genre de travail, et souvent ils devaient aller accomplir ces travaux loin de leur domicile, ce qui avait pour effet d'augmenter leurs dépenses.

C'est pour les mêmes motifs qu'on demande d'accorder les mêmes avantages aux employés sédentaires. De plus, les employés sédentaires ont reçu un traitement injuste en étant mis à pied s'ils refusaient de répondre à un appel même dans le cas d'un travail temporaire.

N° 2: Revision du plan de pension prévoyant un calcul de 1½ p. 100 par année de service.

Comme la plupart des employés de chemin de fer, qui sont ou seront pensionnés à l'avenir, n'appartiennent pas à une classe qui touche des revenus très élevés, nous estimons que le pourcentage actuel ne leur est pas suffisant pour maintenir un niveau de vie raisonnable et que plusieurs de ces employés, en dépit de leur santé chancelante et de leur âge, sont obligés de chercher un emploi afin d'augmenter leurs revenus.

Nous estimons que c'est une situation intenable. Lorsqu'un pensionné a passé toute sa vie au service d'une compagnie, il devrait pouvoir jouir d'une retraite suffisante.

N° 3: Qu'on étudie un amendement au plan de pension prévoyant que l'âge de la retraite soit fixé à 60 ans, en retenant les bénéfices accumulés jusqu'à 65 ans.

Nous référant à la recommandation mentionnée ci-dessus, nous estimons que ceux qui le désirent devraient pouvoir prendre leur retraite à 60 ans, sans que leur pension soit diminuée, comme le chômage est présentement à un haut niveau et comme on prévoit qu'il le sera encore à l'avenir.

Il y a tout lieu de croire que les chemins de fer réduiront le nombre de leurs employés, à cause des facteurs suivants: modernisation, concurrence et abandon du service sur les lignes qui ne sont pas rentables. Cela aura pour effet d'aggraver davantage le problème du chômage.

Le fait pour les employés de prendre leur retraite plus tôt, contribuera à résoudre la question du chômage.

Nous référant toujours au sujet mentionné ci-dessus, nous estimons que le plan de pension des chemins de fer Nationaux du Canada est un plan qui s'applique d'une façon spéciale aux employés de chemin de fer et qu'il ne devrait pas se rattacher aux plans des autres industries.

De plus, nous croyons que la clause B du mémoire de M. Gordon, adressé au Comité des chemins de fer, n'aurait pas dû être annexée aux questions traitant des pensions, parce que ces choses-là concernent les barèmes et doivent être réglées par négociation directe.

Nous vous demandons respectueusement de bien vouloir étudier tous les aspects de cette question, de sorte que vous puissiez comprendre immédiatement les problèmes des employés du réseau de même que ceux de la direction. Nous faisons appel spécialement au Comité, car il existe dans le domaine ferroviaire des conditions particulières d'emploi.

Les soussignés vous présentent respectueusement cette lettre:

Brotherhood of Railroad Trainmen:
(*Signature*) K. W. Scales,
succursale 691.
(*Signature*) W. L. Dampier,
succursale 691.
(*Signature*) H. Folliott,
succursale 691.

Brotherhood of Railway Carmen of America:
(*Signature*) A. Walker,
succursale 550.

Brotherhood of Locomotive Engineers:
(*Signature*) R. N. Robertson,
division 583.

Brotherhood of Maintenance of Way Employees:
(*Signature*) M. Mann,
succursale 307.

Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen:
(*Signature*) K. F. Schmidt,
succursale 597.

International Association of Machinists:
(*Signature*) W. Yound,
succursale 484.
(*Signature*) R. G. Barker,
succursale 189.

Sheetmetal Workers International Association:
(*Signature*) G. J. Champagne,
succursale 155.